97-84181-19

Neumann, Frieda

Einrichtung und bedeutung der...

Leipzig-Reudnitz

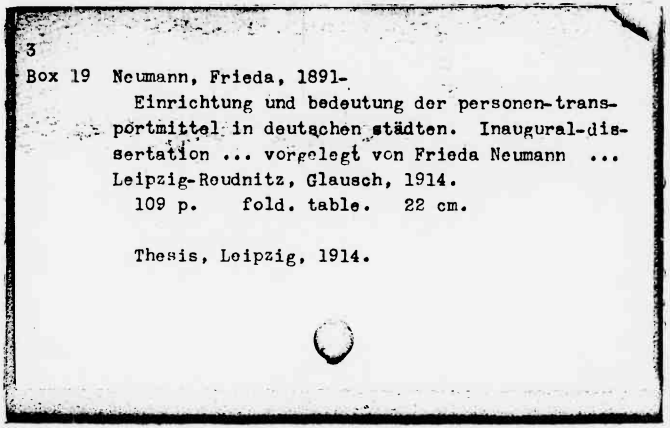
1914

97-84181-19
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



3
Box 19 Neumann, Frieda, 1891-
Einrichtung und bedeutung der personen-transportmittel in deutschen städten. Inaugural-dissertation ... vorgelegt von Frieda Neumann ...
Leipzig-Reudnitz, Glausch, 1914.
109 p. fold. table. 22 cm.

Thesis, Leipzig, 1914.

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 10:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-5-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 27616

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

BIBLIOGRAPHIC IRREGULARITIES

MAIN ENTRY: Neumann, Frieda

Einrichtung und bedeutung der personen-transportmittel in deutschen städten

Bibliographic Irregularities in the Original Document:

List all volumes and pages affected; include name of institution if filming borrowed text.

____ Page(s) missing/not available:_____

____ Volume(s) missing/not available:_____

____ Illegible and/or damaged page(s):_____

_____

____ Page(s) or volume(s) misnumbered:_____

____ Bound out of sequence:_____

____ Page(s) or volume(s) filmed from copy borrowed from:_____

_____

X (2) unnumbered foldout tables between p. 108-109
____ Other:_____

_____

____ Inserted material:_____

TRACKING#: MSH27616

Exchange
JAN 7 1921

Einrichtung und Bedeutung der Personen-Transportmittel in deutschen Städten.

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der Hohen Philosophischen Fakultät
der Universität Leipzig

vorgelegt von

Frieda Neumann, Leipzig.

Druck von Emil Glausch, Leipzig-Reudnitz
1914.

Angenommen von der II. Sektion auf Grund der Gutachten der Herren Stieda und Schmid.

Leipzig, den 29. Juli 1914.

Der Procancellar.
Kirchner.

Meinen Eltern.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung

Das Anwachsen der Städte und die Notwendigkeit eines städtischen Verkehrswesens 11

Teil I. Die Individualverkehrsmittel.

1. Sänftenwesen 17
2. Droschkenwesen.
   a) Älteres Mietfuhr- und Droschkenwesen 19
   b) I. Heutige Verhältnisse. Taxametereinführung 22
   II. Entwicklung während Entstehung der Omnibusse und Pferdebahnen 22
3. Autodroschken 24
4. Preisbildung 25
5. Entwicklung im Ausland 27
6. Die wirtschaftliche Lage im Droschkengewerbe 28

Teil II. Die Massenverkehrsmittel.

1. Omnibusse 32
2. Die Einführung der Pferdebahnen 35
3. Die Versuche mit mechanischen Triebkräften aller Art und die endgültige Einführung des elektrischen Betriebes 39
4. Die elektrischen Strassenbahnen
   a) Allgemeine Einführung in allen Ländern 40
   b) Gesetzgebung 41
   c) Heutiger Stand der Strassenbahnen.
      I. in Deutschland 42
      II. im Ausland 43
      III. Verkehrsleistungen, Vereinswesen 44
   d) Geschichte der Finanzierung 44
5. Schnellbahnen in den Städten 48
6. Wasserverkehr 51

Teil III. Die drei Prinzipienfragen des städtischen Bahnwesens.
a) Die Betriebsform 53
b) Die Tariffrage 66
c) Die Angestelltenfrage 70

Teil IV. Bedeutung des städtischen Verkehrswesens 75
a) Die Citybildung 76
b) Die städtische Bodenfrage 80
c) Die städtische Wohnungsfrage 82

Teil V. Schlussbetrachtung 85

Teil VI. Anhang. 87

Literaturverzeichnis.

Adickes-Beutler: Die sozialen Aufgaben der deutschen Städte. 1903.
Avebury: Staat oder Stadt als Betriebsunternehmer. 1911.
Bauer, L.: Der Zug nach der Stadt und die Stadterweiterung. 1903.
Blum: Städtebahnen. 1909.
Borght, van der: Das Verkehrswesen. 1912.
Bücher: Die Großstädte. 1903.
Ders.: Die wirtschaftlichen Aufgaben der modernen Stadtgemeinde. 1898.
Buchmann, L.: Die Entwicklung der grossen Berliner Strassenbahn. 1910.
Cohn: System der Nat. Oek. Bd. III. 1898.
Eberstadt: Handbuch des Wohnungswesens. 1910.
Ders.: Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen. 1912.
Fasolt: Die sieben grössten deutschen Elektrizitätsgesellschaften. 1904.
Feistmantel: Der Prozess der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. 1900.
Freund und Malachowski: Arbeiterwohnungsfrage.
Fuchs: Zur Wohnungsfrage.
Gemünd: Bodenfrage und Bodenpolitik. 1911.
Grossmann: Die kommunale Bedeutung des Strassenbahnwesens, gezeigt an den Dresdner Strassenbahnverhältnissen. 1903.
Ders.: Die geplante Linien- und Tarifänderung der städt. Strassenbahn in Dresden. 1908.
Grunzel: System der Verkehrspolitik. 1907.
Günter: Die kommunalen Strassenbahnen. 1913.
Haarmann: Die Kleinbahnen. 1896.
Hassert: Die Städte. 1907.
Heiss: Wohnungsreform und Lokalverkehr. 1903.
Hermes: Finanzierung und Rentabilität deutscher Strassenbahnen. 1909.
Herold: Städtische Verkehrspolitik. 1912.
Hilse: Handbuch der Strassenbahnkunde. 1892/93.
Hobrecht: Entwicklung der Verkehrsverhältnisse in Berlin. 1893.
Huber: Konzessionserteilung für Strassenbahnen. 1890.
Ders.: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. 1893.
Jastrow: Die Volkszahl deutscher Städte. 1886.
Kalckstein: Kommunale Bodenpolitik. 1908.
Kampffmeyer: Die Gartenstadtbewegung. 1909.
Kelm: Beiträge zur Wohnungsreform. 1912.
Kemmann: Der Londoner Verkehr. 1892. 1903

Kleinwächter: Die städt. Grundrente. 1912.
Kollmann: Der Großstadtverkehr. 1905.
Kostler: Nordamerikanische Strassenbahnen. 1896.
Liebmann: Die Kleinbahnen. 1910.
Liefmann: Beteiligungs- und Finanzierungsgesellschaften. 1909.
Lindemann: Arbeiterpolitik und Wirtschaftspflege. 1904.
Ders.: Städteverwaltung und Munizipalsozialismus. 1906.
Lutz: Strasseneisenbahnen. 1878.
Mangoldt: Städtische Bodenfrage.
Mattersdorf: Städtische Verkehrsfragen. 1907.
Naumann: Die Wohnungsfrage im Kgr. Sachsen (in volkswirtschaftl. u. wirtschaftsgeschichtl. Abhandlungen, herausg. von W. Stieda. 1903.
Passow: Die gemischt-privaten und öffentlichen Unternehmungen. 1912.
Pesl: Der städt. Grund und Boden. 1912.
Petersen: Verkehrsaufgaben des Verbandes Gross-Berlin. 1911.
Pöhlmann: Die Übervölkerung der antiken Großstädte. 1884.
Pohle: Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. 1911.
Prager: Gemeinde- oder Privatbetrieb. Ein Beitrag zur Münchner Trambahnfrage. 1905.
Quarck: Die deutschen Strassenbahner und ihre Arbeitsverhältnisse. 1906.
Rhotert: Schienenloser Betrieb. 1910.
v. Ritschl: Die Wiener Verkehrsfrage. 1912.
Roscher-Stieda: Nat. Oek. des Handels- u. Gewerbefleisses. 7. A. 1899, 8. A. 1913.
Schiff, E.: Schnellbahnfrage. 1912.
Ders.: Unternehmertum oder Gemeindebetriebe. 1911.
Schimpf: Hamburg und sein Ortsverkehr. 1903.
Ders.: Die Strassenbahnen in Nord-Amerika. 1903.
Schmidt, H.: Citybildung u. Bevölkerungsverteiluug in Großstädten. 1909.
Schöningh: Die Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der Kleinbahnen im rhein.-westf. Kohlenrevier. 1911.
Schott: Die großstädtischen Agglomerationen. 1870—1910.
Sinner: Die Düsseldorfer Strassenbahnen. 1906.
Sombart: Der moderne Kapitalismus. 1902.
Sternberg: Das Verkehrsgewerbe in Leipzig. 1905.
Stüssi: Strasseneisenbahnen. 1877.
Schwarz: Entwicklung der Städtischen Grundrente in Wien. 1901.
Theissig: Die Rechtsstellung der Strassenbahngesellschaften gegenüber dem Staate. 1908.
Thissen-Trimborn: Soziale Tätigkeit der Stadtgemeinden. 1908.
Voigt: Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin. 1901.
Weber: Die Großstadt und ihre sozialen Probleme. 1908.
Weichs-Glon: Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel. 1894.

Weil: Die Entstehung und Entwicklung der elektrischen Strassenbahnen. 1899.
Weiss: Die Tarife der deutschen Strassenbahnen. 1904.
Wippermann: Die Zukunft kommunaler Betriebe. 1912.
Wirminghaus: Das Verkehrswesen in Cöln. 1903.
Wittig: Die Weltstädte und der moderne Schnellverkehr. 1911.
Wuttke: Die Städte. 1904.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften: Art. Kleinbahnen u.a.
Handbuch der Wirtschaftskunde. Bd. IV.
Handbuch der Deutschen A.-G.
Die deutschen Elektr. Strassenbahnen im Besitze von A.-G., Ausgabe 1912/13.
Geschäftsberichte der Städte und Strassenbahngesellschaften.
Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bände 99, 128—130.
Kommunales Jahrbuch. 1908—1912.
Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. 1890—1913.

Archiv für Eisenbahnwesen.
„Courier", Zentralorgan für die Interessen der im Handels- u. Verkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen. 1908—1913.
Elektrotechnische Zeitschrift. 1900—1913.
Elektr. Kraftbetriebe und Bahnen. 1909—1913.
„Der Motorwagen".
„Der Strassenbahner", Organ für die Interessen der in den Strassenbahnbetrieben etc. angestellten Arbeiter Deutschlands. 1908—1913.
Deutsche Strassenbahn- und Kleinbahn-Zeitung.
Jahrbücher dieser Zeitschrift 1908—1911.
Zeitschrift für Kleinbahnen mit statist. Ergänzungsheften. 1894 bis 1913.
Zeitschrift für Kommunalwirtschaft und -politik. 1913.
Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften. (Abhandlg. von Deichen.) 1898.

Das Anwachsen der Städte und die Notwendigkeit eines städtischen Verkehrswesens.

Eine so vollständige Umwälzung aller überkommenen Wirtschaftsverhältnisse, ein so gewaltiges und allgemeines Niederreissen und Neuaufbauen auf wirtschaftlichem Gebiete, wie es uns das letzte Jahrhundert gebracht hat, sah die Wirtschaftsgeschichte der Kulturvölker wohl noch nie innerhalb einer so verhältnismässig kurzen Zeit; der wirtschaftliche Aufschwung von den primitiven, agrarischen Zuständen bis zum modernen Industrialismus stieg mit Hilfe der modernen Erfindungen und Entdeckungen, seit vor allem die Erfindung der Dampfkraft alle Länder und Meere bezwang. Auf die Gestaltung des politischen und sozialen Lebens wie in geistiger Hinsicht ist der Einfluss des Verkehrswesens wirksam gewesen und ist es noch in steigendem Masse. Das Verkehrswesen der Neuzeit ist beherrscht von dem wachsenden Umfange der Verkehrsbedürfnisse. Die moderne organisierte Form des Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehrs überhaupt hat sich verhältnismässig spät herausgebildet. Gewisse Organisationen begegnen uns schon in der frühesten Zeit; jedoch unterscheidet sich dieser Verkehr stark von den heutigen Verhältnissen; war einst eine Personen- oder Nachrichtenpost meist ein Privileg bevorzugter Klassen, konnten sie nur reichen oder doch wohlhabenden Kreisen dienen, so liegt das Charakteristikum der modernen Verhältnisse darin, dass die Verkehrsmittel und ihre Benutzung

zu einem allgemeinen Volksbedürfnisse geworden sind und sich ein „demokratischer Charakter der Verkehrswerkzeuge“ gebildet hat, wenngleich immerhin, besonders auch im städtischen Verkehrswesen, eine gewisse Abstufung zu beobachten ist.

Im folgenden soll lediglich von den organisierten Personentransportmitteln der Stadt die Rede sein, ausgenommen also alle übrigen Verkehrsanstalten, wie Speditionsgewerbe, Dienstmännerinstitute, sowie die Verkehrsmittel Fahrrad, Motorrad, Privatkutsche und -automobil, die am städtischen Verkehrsleben einen zweifellos grossen Anteil haben, deren Betrachtung jedoch hier zu weit führen würde.

Das Bedürfnis nach lokalen Beförderungsmitteln machte sich geltend mit einem rascheren Anwachsen der Städte, und deren Wachstum war erst ermöglicht durch die grossen und umfassenden Umwandlungen auf dem Gebiete des gesamten interlokalen wie internationalen Verkehrswesens. Was die modernen Staaten auf dem Gebiete des Bevölkerungswesens vor allem auszeichnet, das sind die zahlreichen und grossen Städte; Roscher nennt einmal unsere Gegenwart das Zeitalter der grossen Städte. Neu ist die Bedeutung der Städte, besonders der Großstädte, keineswegs. Wenn aber frühere Kulturvölker, wie Assyrer, Babylonier, Ägypter auch einzelne grössere und grosse Städte entwickelt haben, wenn Rom in den ersten Jahrhunderten der Kaiserzeit auf eine halbe Million Bewohner geschätzt wird[1]), zu solchen Menschenanhäufungen wie heute ist es nirgends gekommen und konnte es wohl auch nicht kommen. Es bedurfte dazu einer höheren Ausbildung der städtischen Verkehrstechnik. Die Fortschritte in dieser Hinsicht stehen obenan unter den Faktoren, die das riesige Wachstum einzelner heutiger Städte ermöglicht haben; die allgemeine starke Volksvermehrung ist dann in zweiter Linie anzuführen.

Der Anhäufungsprozess setzt mit dem beginnenden 19. Jahrhundert etwa ein und zeigt ein stetes Steigen der städtischen über die ländliche Bevölkerung in allen Staaten. Der Schwerpunkt des sozialen Lebens ruht zu Beginn dieser Zeit noch durch-

[1]) Schmidt, S. 3.

aus auf dem Lande. Betrachten wir zunächst Deutschland: 1804 entfielen von der 10 Millionen betragenden Gesamtbevölkerung 73 % auf das platte Land und noch nicht ganz 27 % auf die Städte. In Preussen allein betrug die Zunahme der städtischen Bevölkerung im Zeitraume 1816—1856 81 % und die der ländlichen 67 %. Bis zum Jahre 1900 sehen wir die städtische Bevölkerung Deutschlands sich erhöhen auf 54,6 % der Gesamtbevölkerung; im selben Jahre gab es 3360 städtische Gemeinden mit 30,6 Millionen und 73599 ländliche Gemeinden mit 25,7 Millionen Bewohnern. Im Königreich Sachsen entfielen 1834: $^2/_3$ der Bevölkerung auf die Dörfer. 1875 dagegen machte die Bewohnerschaft der Städte bereits 45 % der sächsischen Gesamtbevölkerung aus und 1900 hat die Bevölkerung der 114 sächsischen Städte die der 3070 Landgemeinden überholt. Unter den ersteren nehmen die drei grössten: Dresden, Leipzig, Chemnitz, über die Hälfte der Städtebewohner und über $^1/_4$ der Gesamtbevölkerung des Königreichs in Anspruch. Insgesamt beanspruchten die Städte in Deutschland[1]):

1822: 27,2 %	1867: 32,1 %	1880: 41,4 %
1890: 47 %	1900: 54,6 %	1905: 57,4 %

der Gesamtbevölkerung. Eine besondere Beachtung hierbei verdient die großstädtische Entwicklung. Zu Beginn des Jahrhunderts hat im Gebiete des deutschen Reiches nur eine Stadt mehr als 100000 Einwohner: Berlin, und Hamburg erreichte nur knapp diese Zahl. Dresden zählte damals kaum 40000, Leipzig 30000 und Chemnitz 8000 Einwohner. Ganz allmählich steigt die Zahl der Großstädte[2]): 1850 gibt es fünf Städte mit einer Einwohnerzahl, die 100000 übersteigt, 1870: 8. Dann setzt ein schnelleres Tempo ein: 1880: 15, 1890: 26, 1900: 33, 1910: 48. Die Einwohnerzahl dieser 48 deutschen Großstädte beläuft sich auf 13,81 Millionen oder 21,3 % der Reichsbevölkerung. 1850 war unter 38 Deutschen ein Grossstädter; 1870 einer unter 20, 1880 unter 13; 1890 war schon

[1]) Pohle, S. 3.
[2]) Schott, S. 2.

jeder 8. und 1900 jeder 6. Mensch ein Großstadtbewohner[1]). Die fortgesetzte Vermehrung der großstädtischen Bevölkerung entspricht dem Zuge der modernen wirtschaftlichen Entwicklung, dem Zuge nach Zentralisation, wie er namentlich Gewerbe und Handel beherrscht. Das Suchen nach besserem Erwerb wie nach günstigeren Konsumtionsbedingungen spielt in den Zuwanderungen nach den Großstädten eine Hauptrolle. Der „Zug nach der Stadt", sowie die Einverleibungspolitik der grossen Städte, d. h. wirtschaftlich meist schon eine Einheit bildende Gemeinden auch politisch zu einen, lassen die Großstädte entstehen. Die dadurch hervorgerufenen Vergrösserungen ihrer Gemarkungsflächen weisen mit Notwendigkeit meist nicht nur auf die gewöhnlichen Verkehrsmittel, sondern auch auf den städtischen Schnellverkehr.

Viel früher als in Deutschland trat die Tendenz zur Städtebildung, insbesondere zur Großstadtbildung, in Grossbritannien auf. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wohnten auf dem heutigen Gebiete von Gross-London rund eine Million Menschen und diese Zahl hatte sich bis 1901 beinahe versechsfacht. Im selben Jahre lebten insgesamt in Grossbritannien $^2/_5$ der Bevölkerung (40%) in Städten von 50000 Einwohnern an, und fast $^4/_5$ in Städten überhaupt. Auf die Großstädte kamen dabei in England 35%, in Schottland 31%, in Irland 15,2% der Bevölkerung der einzelnen Teilstaaten. In Frankreich entfallen auf die städtische Bevölkerung 1901: 51%.

[1]) Es wurden Großstädte in den Jahren:

1871	1880	1890	1900	1910
Berlin	Frankfurt/M.	Magdeburg	Charlottenbg.	Neukölln (Rixdorf)
Hamburg	Hannover	Düsseldorf	Dortmund	Duisburg
Breslau	Stuttgart	Altona	Mannheim	Schöneberg
Dresden	Barmen	Nürnberg	Essen	Gelsenkirchen
München	Danzig	Chemnitz	Posen	Bochum
Cöln	Strassburg	Elberfeld	Kiel	Karlsruhe
Königsberg		Stettin	Cassel	Plauen
Leipzig		Barmen		Mülheim
		Crefeld		Erfurt
		Aachen		Mainz
		Halle		Wilmersdorf
		Braunschw.		Wiesbaden
				Saarbrücken
				Augsburg
				Hamborn

auf die großstädtische 1900: 16% gegenüber kaum 3% zu Beginn des Jahrhunderts. Den gleichen Entwicklungsgang finden wir in den meisten anderen Kulturländern, Österreich, Belgien, Italien.[1]) Unter den aussereuropäischen Ländern hat namentlich die Union die städtische Bevölkerung stark entwickelt. Sie war dort 1840 auf 8,52%, 1870 auf 20,93%,

1880 mit 286 Städten auf 22,6%,
1890 „ 443 „ „ 29,12%,
1900 „ 545 „ „ 33,1%

gestiegen. Innerhalb eines Jahrhunderts vermehrte sich somit die städtische Bevölkerung von $^1/_{30}$ auf $^1/_3$ der Gesamtbevölkerung.

Waren Ansätze eines geordneten Verkehrswesens von Stadt zu Stadt und von Land zu Land, wie schon gesagt, vorhanden gewesen im Altertum in den Posten der römischen Kaiser u. a., in den Posten und Lohnfuhrwerken des Mittelalters, so bilden sich die lokalen Verkehrsmittel erst vom 17. Jahrhundert aus. Im Altertum[2]) hat die großstädtische Entwicklung nirgends dazu geführt, allgemein zugängliche Verkehrsmittel für eine regelmässige und rasche Beförderung von Personen innerhalb einer Stadt ins Leben zu rufen. Ein Blick auf das antike Strassenleben erklärt vieles. Die Entfaltung eines geordneten, innerstädtischen Verkehres war hiernach ein Ding der Unmöglichkeit: nach der Sitte des Südens wurde ein grosser Teil des Geschäftslebens und Gewerbfleisses, selbst der Familienangelegenheiten auf die Strassen und Plätze verlegt. Die Strassenbreite, an und für sich nicht gross, wurde dadurch derartig verengert, dass Wagen sich kaum hindurchzuwinden vermochten. Ein so entferntes Wohnen, wie es das großstädtische Leben der Gegenwart kennt, wäre in den antiken Großstädten für ganze Bevölkerungsklassen entweder unmöglich oder doch mit den grössten Schwierigkeiten verbunden gewesen. Auch die mittelalterliche Stadt kannte kein geordnetes städtisches Verkehrswesen, weil sie es nicht nötig hatte, da ihre wirtschaftliche Stellung die Anhäufung grosser Menschenmassen nicht

[1]) Italien weist 1901: 11 Großstädte mit 9,43% der Gesamtbevölkerung auf; Russland hat 1900: 19 Großstädte.

[2]) Pöhlmann, S. 17 ff.

duldete; diese Städte waren für unsere Begriffe klein.[1]) Das 9. Jahrhundert bringt mit seinen Umwälzungen die Notwendigkeit eines geordneten Verkehrswesens. Mit dem dargelegten Anwachsen der Bevölkerung war natürlich ein beträchtliches Ausweiten der Stadtfläche verbunden. Der Fussgängerverkehr wurde damit zu zeitraubend und lästig. Wir brauchen uns ja nur die grössten Zahlen der heutigen Großstädte aller modernen Wirtschaftsländer zu vergegenwärtigen, um die Notwendigkeit innerstädtischer Verkehrsentwicklung einzusehen. Anfänge organisierter städtischer Verkehrsmittel finden wir aber bereits seit dem 17. Jahrhundert: es entstanden in den damaligen grossen Residenz- und Handelsstädten die sogenannten Sänftenträgerinstitute.

[1]) Roscher-Stieda, S. 16: es ist so gut wie sicher, dass wir uns die meisten grösseren Handelsplätze des 15. Jahrhunderts als bescheidene Mittelstädte von 10—20000 Einwohner vorzustellen haben. Ebenso im Ausland, Sombart II, S. 177.

I.
Die Individualverkehrsmittel.

1. Das Sänftenwesen.

Für die geringen Verkehrsbedürfnisse, die sich im örtlichen Verkehr entwickelten, wurde überall zuerst das Mittel der Sänfte gewählt. Aus dem Orient stammend, kam sie mit den Kreuzzügen nach Europa und zuerst in Italien am Ende des 16. Jahrhunderts allgemeiner in Gebrauch. Von hier übernahmen sie alle anderen Länder; Ludwig XIV. und alle seine Nachahmer machten sie zum vornehmsten Transportmittel. Die „Porte-Chaise", wie sie genannt wurde[1]), war ein mannshoher Kasten mit meist nur einem Sitzplatz an der Rückseite; an der Vorderseite befand sich die Tür, an den Seiten Fenster. An langen, durch Ringe geschobenen Stangen wurde sie von zwei Männern getragen. Vom ausgehenden Mittelalter bis zur Rokokozeit erfreuten sich die Sänften einer grossen Beliebtheit, besonders in den oberen Klassen. Die offizielle Einführung als öffentlich organisiertes Personenverkehrsmittel vollzog sich in den grösseren deutschen Städten mit dem Ausgang des 17. und dem Beginn des 18. Jahrhunderts. Die städtischen Behörden bezweckten mit ihrer Einführung und Privilegierung teils eine wirkliche Förderung und Hebung des erwachenden Stadtverkehrs, teils wurde aber häufig auch der Sänftenbetrieb in den Dienst der sozialen Idee gestellt, um dem Armenwesen eine neue und nach Möglichkeit dauernde Einnahmequelle zu eröffnen. So wurde unter der Regierung des grossen Kurfürsten schon ein geordneter Chaisenverkehr in Berlin eröffnet. Nachdem durch die Anlage des Friedrichwerder und der Dorotheenstadt der Umfang Berlins so bedeutend gewachsen war, dass vornehme Leute, besonders

[1]) Sternberg, S. 2.
Egerer, Geographische Blätter 1906, Bd. 29, S. 155.

bei schlechtem Wetter, nicht gern zu Fuss die Strassen durchwandern mochten, wurde ein Sänftenträgerinstitut mit einem Reglement vom 1. Januar 1688 eröffnet. Als Träger der Porte-Chaisen wurden hier die ärmeren Franzosen der französischen Kolonie, die keine berufsmässige Ausbildung erfahren hatten, angenommen. 1703 wurden die Sänften in Leipzig, zur selben Zeit in Wien eingeführt. 1705 wurde in Dresden, die ja noch heute dem Namen nach bestehende „Rats-Chaisen-Anstalt" begründet[1]), deren Überschüsse aus dem gut blühenden Betriebe der Armenpflege anheimfielen. Später wurden sie eingeführt in Frankfurt a. M. im Jahre 1709, 1717 in Nürnberg, 1735 in Breslau und einigen anderen Städten.

Diese Anstalten wurden entweder vom Rate in eigener Regie geführt, was in Berlin und Leipzig der Fall war, oder sie wurden einem Pächter überlassen; in dieser Weise gingen Dresden und Breslau vor. Im letzteren Falle übernahm später der Magistrat ebenfalls den Betrieb[2]). Auch im Ausland, in den grossen Zentren zumal, wurde diese Art des organisierten Personentransportes eingeführt, so wie erwähnt in Wien, ferner besassen London und Paris öffentliche Sänftenanstalten[3]). Allerdings wurde durch die Sänften meist nur ein Einzeltransport ermöglicht, weiterhin war der Konsumentenkreis von vornherein ein äusserst geringer, da sich diese durch die Menschenkraft kostspielige Transportweise nur die wohlhabende Bürgerschaft gestatten konnte. Die Beförderungspreise waren dementsprechend hohe[4]) und durch behördliche Taxen festgesetzt. Ihren Zweck erfüllten sie deshalb nur ungenügend und mit dem Fortschreiten der Entwicklung trat der Verkehr durch Chaisen allmählich ganz in den Hintergrund. Die langsame Beförderungsweise war unzureichend, die Menschenkraft als Beförderungsmittel wurde bald als vollkommen unzulänglich empfunden; mit der Erweiterung des Konsumentenkreises, die naturgemäss Hand in Hand mit dem Wachsen der Stadt, mit der wirtschaftlichen Entwicklung ging, wich sie den animalischen und dann den mechanischen Kräften.

[1]) Diese Anstalt besteht noch heute als Genossenschaft „Rats-Porte-Chaisenträger", dient aber kaum noch dem Personentransport.

[2]) z. B. ging die Anstalt in Dresden 1729, 24 Jahre nach ihrer Gründung in städtische Regie über.

[3]) Strauss, Carriages und Coaches 1912: Paris erhielt 1617 ein Sänftenunternehmen.

[4]) Sternberg, S. 2.

Die Sänftenträger gingen, als sie mit der Zeit zu wenig beschäftigt wurden, allen möglichen Beschäftigungen nach, wurden besonders Krankenträger, Transporteure wertvoller oder schwerer Gegenstände[1]); die Institute verloren damit ganz ihre eigentliche Bestimmung und gingen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, einige früher, andere auch später (Leipzig 1886) meist von selbst ein. Nur Dresden hat die Einrichtung noch heute. Derselbe Gedanke der Personenbeförderung durch Menschenkraft kommt heute zum Ausdruck bei den ostasiatischen Völkern in dem Gefährt Rikscha (Yinrikscha) genannt, einem ein- oder auch zweisitzigen Wagen, der von einem Kuli gezogen wird. In Japan[2]) vor allem ist dieses Beförderungsmittel regelrecht dem öffentlichen Verkehr zugänglich gemacht und organisiert. Die Verwendung des Wagens mit einer menschlichen Kraft bedeutet eine wesentliche Verbilligung und einen Fortschritt gegenüber den Sänften. Die Einführung der animalischen anstelle der menschlichen Beförderungskraft zeigt eine weitere Verbesserung.

2. Das Droschkenwesen.

a. Älteres Mietfuhr- und Droschkenwesen.

Die eigentliche Bedeutung des Mietfuhr- und Droschkenwesens, das in den Städten dem Chaisenverkehr heftige Konkurrenz machen und ihn bald gänzlich verdrängen sollte, setzte gleichzeitig oder rasch nach der Einführung der Sänften ein. Schon zu Anfang des 17. Jahrhunderts wurde auch der Wagen dem öffentlichen Verkehr zugänglich und das Mietkutschenwesen kann man in seinen Anfängen bis in diese Zeit in den damaligen Weltstädten Europas, in London und Paris, vorfinden. 1625 wurden in London die ersten Mietkutschen eingeführt, ohne viel Beifall zu finden. Ja, 1635 wird sogar eine Verordnung gegen das Wagenfahren erlassen[3]), da das-

[1]) so in Leipzig, Dresden, Breslau.

[2]) Zeitschrift für Kleinbahnen 1899, S. 237.

[3]) Egerer, S. 159.

selbe dem Verkehr des Hofes und dem allgemeinen Verkehr hinderlich sei; 1636 sind aber trotzdem schon 800 Lohnkutschen in London vorhanden gewesen. Der Name „Fiacre“ für Mietwagen soll um 1650 in Paris entstanden sein. Ein Unternehmer betrieb das Lohnfuhrgewerbe von einem Hause aus, das mit dem Schutzbild des heiligen Fiacrius geschmückt war. Gegen die Einführung der Lohnwagen erhob sich sogar noch hin und wieder Einspruch: so hob Amsterdam 1663 den Betrieb von Lohnfuhrwerken wieder auf, um die städtischen Strassen nicht ruinieren zu lassen! Der Erfolg dieses Erlasses soll allerdings sehr gering gewesen sein. Um dieselbe Zeit wurden die Wagen schon besser, z. B. mit Glasfenstern ausgerüstet. Überhaupt zeigen die Abbildungen der ersten „Droschken“ eine fast prunkvolle Eleganz[1]), recht im Gegensatz zu der bisweilen heute vorkommenden Ausstattung. Sie wurden zwar anfänglich meist nur von den Vornehmeren benutzt, schliesslich aber, da sie im Verhältnis wesentlich billiger wie die Sänften beförderten, weiteren Kreisen zugänglich. In Deutschland finden sich die Fiaker, unter denen allgemein mit zwei Pferden bespannte Kutschen zu verstehen sind, um 1740 zuerst in Berlin. Eine „Fiakerzunft“ hatte hier ein königliches Privileg, Fiaker aufzustellen, verliehen bekommen. Ihre Zahl betrug 1769 36 Wagen. Auch in Dresden wurde 1766 durch den Rat der Versuch unternommen, sie einzuführen. Die Einrichtung erlangte aber hier nur recht wenig Bedeutung; die Wagen standen, nach Berichten aus damaliger Zeit, tagelang unbenutzt, wohl aus dem Grunde, weil es die Verkehrsbedürfnisse noch nicht erforderten. In Berlin konnte sich die Einrichtung in genannten kleinem Masse bis 1795 halten, in Dresden wurde noch im Jahre ihrer Gründung ihre Einziehung bewerkstelligt. In anderen grossen deutschen Städten bestanden zu dieser Zeit ähnliche Einrichtungen mit mehr oder weniger Erfolg. Das Ausland, voran London, Paris, Wien, waren bei ihrer damaligen Ausdehnung bald im Besitze von grösseren „Fiakeranstalten“. Den eigentlichen allgemeinen Beginn des Mietfuhrwesens kann man in Deutschland ungefähr auf 1815 an-

[1]) Nach Stichen Jan van de Velde's.

setzen: in Berlin wurden um diese Zeit die ersten einspännigen Wagen, die Droschken, neben den Fiakern eingeführt, in Dresden, Hamburg, Breslau 1819, 1839 in Potsdam, Frankfurt a. M., Aachen u. a.; Leipzig erhielt 1841 eine Fiaker- und Droschkenanstalt. Nachdem häufig das Monopol für einen einzelnen Besitzer bestanden hatte, in Berlin hatte 1814 der Pferdehändler Mortier ein Privileg, in Frankfurt a. M. ein Unternehmer namens Kessler, zuweilen auch gleich von Anfang an mehrere Unternehmer konkurrierten, wurden die Privilegien um die Mitte des 19. Jahrhunderts aufgehoben und freie Konkurrenz trat ein. Nach erlangter Konzession von Seiten des Magistrats oder Polizeiamtes, im Besitze des in den meisten Städten vorgeschriebenen Fahrerlaubnisscheines, um Sicherheit im Fahrdienst und auf den Strassen einigermassen zu gewährleisten, konnte jeder das Fuhrwerk betreiben. In „freiwilligen Fiakeranstalten“, „Fiakervereinen“, waren die Unternehmer dieses neuen Zweiges des Fuhrgewerbes organisiert. In Leipzig nannte sich der 1841 erfolgte Zusammenschluss der 21 Droschkenkutscher: Verein für Droschkenunternehmung für Leipzig und dessen nächste Umgebungen[1]). Die Taxen waren Zeittaxen und in den Verordnungen recht genau festgelegt. Neben dem organisierten Fiaker- und Droschkenwesen bestand das Lohnfuhrgewerbe in fast allen Städten; ihre Angehörigen trachteten jedoch danach, unter die erstere Einrichtung aufgenommen zu werden, was ihnen z. B. in Leipzig 1868, nachdem das Privileg des Fiakervereins beseitigt war, gelang.

Der Gebrauch der zweispännigen Fiaker trat mit der Entwicklung bald zugunsten der einspännigen Droschken zurück. Die Bespannung mit zwei Pferden war entschieden zu kostspielig, um den Betrieb rentabel zu gestalten. So sind ja auch die Fiaker bei uns in Deutschland im Allgemeinen verschwunden bis auf einige wenige, wenn wir so sagen wollen luxuriöse Reste in einzelnen grossen Fremdenstädten[2]), so in Dresden, wo sie noch, nach Zeittaxe fahrend in einer Zahl von 100 Wagen dem Verkehr bereit stehen. Im Ausland, in den grossen

[1]) Ein typisches Reglement ist nachfolgend in dem von Aachen aus dem Jahre 1839 gegeben.

[2]) Wilh. Stieda, Handel und Verkehr in Dresden 1909. S. 16.

Hauptstädten, Wien u. a., blüht das Fiakerwesen noch heute. Ebenfalls verschiedene Arten von Wagen existieren in London: die zweirädrigen „hansoms“ und die eigentlichen Droschken.

b. I. Heutige Verhältnisse. Taxametereinführung.

Eine wesentliche Verbesserung zeigte sich in der Einführung des Taxameters. Sie geschah allgemein Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre vergangenen Jahrhunderts, zuerst in Hamburg 1884, in Leipzig 1896. Die bis dahin bestehende Zeitaxe mit ihren Modifikationen, Einteilung in Fahrtbezirke u. s. machte der einzig richtigen Berechnung nach der durchfahrenen Strecke Platz. Der Gebrauch der Taxameter[1]) verbreitete sich rasch. In 52 deutschen Städten über 50000 Einwohner befanden sich[2]):

	gewöhnl. Droschken	Taxameter
1900	6992	8478
1905	3474	12081
1908	2253	11882[3])

Es bildeten sich damit nunmehr zwei Klassen: die I. Klasse, mit Taxameter fahrende Halbchaisen (im Winter als Coupé fahrend) und die II. Klasse, die die alte Droschkenform beibehalten und mit, häufig auch ohne Fahrpreisanzeiger fahren. In den meisten Städten bestehen, wie in Leipzig, nur Taxameterdroschken I. und II. Klasse, sehr viele Städte[4]) weisen aber noch die alten nach Zeit fahrenden Droschken auf, zumal kleinere Städte, in denen sie ja häufig die einzigen organisierten Verkehrsmittel sind.[5])

II. Entwicklung während Entstehung der Omnibusse und Pferdebahnen.

Die Einführung neuer Beförderungsmittel machte sich nach 1850 mehr und mehr nötig: vor allem entstand die Forderung

[1]) In Hamburg auch anfangs Taxanome genannt.

[2]) Statist. Jahrbuch deutscher Städte 1912.

[3]) Die Abnahme der Taxameter im Jahre 1908 ist zu erklären aus der enormen Zunahme und Vermehrung der Motordroschken.

[4]) Statist. Jahrb. deutscher Städte 1913.

[5]) In den kleineren Badeorten z. B. denen um Leipzig, in Naunhof, Lausigk stehen Droschken ohne Fahrpreisanzeiger mit den alten Zeittaxe ablatt versehen, bereit.

nach Mitteln zur Bewältigung des Massenverkehrs, die in der Einführung zunächst von Omnibussen und dann derjenigen der Strassenbahnen ihre Befriedigung fand. Diese neuen Beförderungsmittel haben mit ihrer Einführung eine starke Rückwirkung auf das Droschkenwesen gezeigt. Nicht nur eine Abnahme im Verhältnis zur Einwohnerzahl ist festzustellen, sondern häufig eine absolute[1]). Die Ursachen liegen, neben der Ausbreitung der Massenverkehrsmittel, zweifellos in der dadurch sich verschlechternden Lage dieses Gewerbes, wovon wir später noch hören. Mit der zunehmenden Bewohnerzahl einer Stadt wächst das Bedürfnis, sich der vorhandenen Verkehrsmittel zu bedienen, das gibt wieder Anlass, zu ihrer Vermehrung und Erweiterung, wodurch von neuem andere Benutzer ihnen zugeführt werden; besonders kommt den weniger Bemittelten zum Bewusstsein, mit der Zeit haushälterisch umzugehen, wenn ihnen reichliche und billige Fahrgelegenheit geboten wird[2]). Solange noch Droschken und Mietwagen allein den Verkehr in den Strassen der Städte vermittelten, war seine grössere Entwicklung nicht möglich; mit der Einführung der Massenverkehrsmittel begann eine Änderung des städtischen Verkehrslebens einzutreten. Zwischen der Zahl der Droschken und der Wohlhabenheit der Einwohnerschaft, sowie dem Umfange des Fremdenverkehrs in den einzelnen Städten ist meist ein enger Zusammenhang zu finden. Man braucht nur die Zahlen einer Fremdenstadt vom Range Berlins, dann Dresden, Leipzig, Cöln u. a. mit denen annähernd gleich grosser Städte, wie Chemnitz, Essen, Bochum, Gelsenkirchen mit ihrer Arbeiterbevölkerung zu vergleichen, um den Beweis hierfür zu erbringen[3]). Die wenigen

[1]) Statistisches Jahrbuch deutscher Städte 1888—1913.

[2]) W. Stieda. a. a. O. S. 26.

[3]) Statist Jahrbuch deutscher Städte, 1913.

1910 hatte:	Droschken	Motordroschken
Berlin	4620	1049
Chemnitz	56	11
Cöln	349	37
Dresden	555	30
Essen	40	23
Leipzig	511	34
Bochum	9	1
Gelsenkirchen	9	1

wohlhabenden Einwohner solcher Städte haben häufig genug eigenes Fuhrwerk und benötigen nicht des öffentlichen.

3. Autodroschken.

Im Droschkengewerbe tritt neuerdings die motorische Betriebsweise mehr und mehr hervor und es macht sich schon eine merkliche Verschiebung zugunsten der Kraftdroschke geltend. Das Bedürfnis nach rascher Verkehrsvermittlung nimmt immer mehr zu, insbesondere aber beim öffentlichen Fuhrwerk. Die Abschaffung der Pferdedroschken besonders derjenigen II. Klasse ist mit dem Aufkommen der Motordroschken vielerorts in Durchführung begriffen[1]). Das Zeitalter des Automobilismus wurde eingeleitet durch die Erfindung der Explosionsmotore; die schon vorher, namentlich in England und Frankreich verwendeten Dampfautomobile, u. a. brachten es nicht zu nennenswerten Erfolgen[2]). Die Erfindung des Pneumatiks durch den Engländer W. Thomson und vor allen die Namen Daimler und Benz als der eigentlichen Erfinder brauchbarer Automobilmotoren genügen hier wohl anzuführen. Die Ausbreitung dieses neuen Beförderungsmittels erfolgte mit dem Ausbau des neuen Industriezweiges sehr rasch: 1899 taucht im Strassenbild von Berlin die erste Benzintaxameterdroschke auf; daneben fanden auch bald Elektromobile, wegen ihrer leisen Fahrt Anwendung. Kurz vorher waren in Stuttgart 4 Taxametermotordroschken eingestellt und betrieben worden. Ungeheuer rasch entwickelte sich aus den kleinen Anfängen das heute blühende Motordroschkenwesen, dem wohl die nächste Zukunft gehört. Wenn wir die Entwicklung in Deutschland verfolgen, finden wir folgendes[3]):

1.		2.	3.
Gewöhnl.	Droschken	Taxameter	Motordroschken
1900	15566	8505 (in 26 Städten)	27
1901	15510	8901 („ 28 „)	39
1902	15738	9735 („ 32 „)	41
1903	16173	9327 („ 34 „)	42
1904	15937	11541 („ 35 „)	148
1905	15579	12099 („ 36 „)	319
1908	2253	11882 („ 36 „)	1517

[1]) In Berlin schon durchgeführt, 1913 in Leipzig begonnen.
[2]) Brauns Sportlexikon.
[3]) Statist. Jahrbuch deutscher Städte 1912. Rubrik 1 und 3 enthalten die Zahlen aus 52 Städten mit über 50000 Einwohnern.

In seiner rechtlichen Stellung untersteht das Droschkenwesen nach § 37 der Gewerbeordnung der jeweiligen Ortsbehörde. Von ihr ist die Konzession zum Betriebe, Fahrerlaubnisschein u. a. einzuholen. Ferner hat nach § 76 die Polizeibehörde das Recht, im Einverständnis mit der Gemeindebehörde die Fahrpreise festzustellen, ebenso die Fahrtbezirke u. a. m.

4. Preisbildung.

Die Unzulänglichkeiten der Zeit- und Zonentaxen waren durch die Einführung der Taxameter nahezu vollständig behoben worden. Bei dem Taxameter kommt im wesentlichen ein Entfernungstarif mit gleichbleibenden Einheitssätzen unter Ausscheidung einer teureren Grundstrecke zur Anwendung, abgestuft in Innen- und Aussenbezirke; ferner wird die Zahl der Personen wie auch der Gepäckstücke, die Zeit, ob Tag- oder Nachtfahrt, berücksichtigt. So ist bei den Berliner Pferdedroschken die Grundgebühr auf 70, bei den Kraftdroschken auf 80 Pfg. bemessen. Dafür ist zu leisten:

1. von den Pferdedroschken

	bei 1—2 Fahrgästen	bei 3—4 Fahrgästen
bei Tag im Innenbezirk*	800 m	600 m
„ „ „ Aussenbezirk	600 m	600 m
„ Nacht „ Innenbezirk	400 m	400 m
„ „ „ Aussenbezirk	400 m	300 m

2. von den Kraftdroschken

	bei 1—2 Fahrgästen	bei 3—4 Fahrgästen
bei Tag im Innenbezirk	600 m	400 m
„ „ „ Aussenbezirk	400 m	400 m
„ Nacht „ Innenbezirk	400 m	400 m
„ „ „ Aussenbezirk		

(* Innenbezirk ist der Landespolizeibezirk Berlin.)

Der Streckensatz für die Entfernungseinheit ist 10 Pfg. und setzt ein, wenn die bezeichnete Grundstrecke überschritten wird. Die metrische Entfernungseinheit wiederum ist verschieden bemessen:

für Pferdedroschken

	bei 1—2 Fahrgästen	bei 3—4 Fahrgästen
bei Tag im Innenbezirk	400 m	300 m
„ „ „ Aussenbezirk	300 m	300 m
„ Nacht	200 m	300 m

für Kraftdroschken

	bei 1—2 Fahrgästen	bei 3—4 Fahrgästen
bei Tag im Innenbezirk	300 m	200 m
„ „ „ Aussenbezirk	200 m	200 m
„ Nacht	200 m	200 m

Ein weiteres Beispiel mögen die Leipziger Tarifverhältnisse sein; es wird gefordert für Kraftdroschken:

1.	2.	3.
bis 300 m Wegstrecke 70 Pfg.	bis 450 m 70 Pfg.	bis 300 m 70 Pfg.
je weitere 300 m . . 10 „	je 225 „ 10 „	je 150 „ 10 „
für 1—2 Personen	3—4 Personen	1—4 Personen
am Tage im Innenbezirk.		1. Am Tage im Aussenbez.; 2. für Fahrten von und nach d. Rennbahn; 3. Nachts.

Dabei ist noch vorgesehen Zuschlag bei Mitnahme von Hunden und Gepäck.

Für die Pferdedroschken I. und II. Klasse sind die Tarife billiger:

Droschken I. Klasse:

1—2 Personen	3—4 Personen	1—4 Personen
bis 800 m 70 Pfg.	bis 600 m 70 Pfg.	bis 400 m 70 Pfg.
je 400 m 10 „	je 300 m 10 „	je 200 m 10 „
Am Tage im Innenbezirk		1. Aussenbezirk 2. Nachts

Droschken II. Klasse:

1—2 Personen	3—4 Personen	1—4 Personen
bis 800 m 50 Pfg.	bis 600 m 50 Pfg.	bis 400 m 50 Pfg.
je 400 m 10 „	je 300 m 10 „	je 200 m 10 Pfg.
Am Tage im Innenbezirk		1. Aussenbezirk 2. Nachts

Eine Berechnung nach der Zeit finden wir in Deutschland noch bei den Fiakern; in Dresden wird gefordert für:

1—2	Personen	bis 15 Minuten	2.— M.
1—2	„	15—30 „	3.— „
3—5	„	15 „	3.— „
3—5	„	15—30 „	4.— „

Unsre allgemeinen Beobachtungen finden wir durch diese Beispiele bestätigt; dass Berlin niedrigere Sätze aufweist wie andere Städte, ist leicht aus der dort überaus starken Benutzung der Droschken zu erklären, wie sie vielleicht anderswo nicht in dem Masse auftritt. Durch billigere Preise kann eine stärkere Benutzung herbeigeführt werden, die im Endresultat dasselbe wie höherer Tarif und geringere Inanspruchnahme erzielt.

5. Entwicklung im Ausland.

Von ausserdeutschen Städten seien hier Petersburg, Wien, Paris, London erwähnt. St. Petersburg besitzt (1911) ungefähr 23000 öffentliche Fuhrwerke, die sich aus den einspännigen Droschken („Iswoschtschik") für zwei Personen, mit Zeittarifen und aus Taxameter- und Motordroschken zusammensetzen. Die Verhältnisse im übrigen Reich entsprechen dem kulturellen Stand der einzelnen Städte, jedoch ist das Fuhrwesen der Iswoschtschik wohl allgemein im europäischen Russland verbreitet. In Wien finden wir, wie schon erwähnt, noch eine starke Ausbreitung des Fiakerwesens, das 1909: 1003 Fiaker neben 1806 anderen Droschken umfasste. Das Pariser Droschkenwesen ist nach Art des unsrigen, Taxameter-, Pferde-, wie Motordroschken, eingerichtet. Hier sind die „Wilden" (Nichtorganisierten), voitures de grande remise genannt, die keine festen Tarife haben, sehr zahlreich. London weist 1910 insgesamt einen Droschkenbestand von 11121 Wagen auf, die sich verteilten auf die Pferdedroschken mit 4724 und Autodroschken mit 6397. Ohne jegliche Bedeutung ist das Droschkenwesen für den Verkehr, wie auch das noch zu schildernde Omnibuswesen, in Nord-Amerika.

6. Die wirtschaftliche Lage im Droschkengewerbe.

Die Art des Betriebes ist heute, wie schon früher in den meisten Fällen der Zwergbetrieb, d. h. der Besitzer eines Droschkenfuhrwerkes ist in einer Person zugleich Droschkenführer. Daneben kommt wohl häufig vor, dass der Besitzer sich noch einen Kutscher hält, mit dem er wechselseitig das Fuhrwerk Tag und Nacht betreibt. Zwei Pferde sind hierbei natürlich notwendig. Die wirtschaftliche Lage dieser Droschkenbesitzer ist nach den aus Leipzig[1]), Dresden[2]), Frankfurt a. M.[3]), Posen[3]), München[3]), Berlin[3]) vorliegenden Nachrichten eine dürftige. Den Beruf eines Droschkenführers, mag er selbstfahrender Besitzer oder Kutscher sein, drückt die überlange Dauer der Arbeitszeit. Er erfordert wirklich persönliche Hingabe in ethisch unerlaubtem Masse, mit fast völligem Verzicht auf persönliche Freiheit, auf körperliche und geistige Erfrischung, auf höhere Genüsse[4]). 14—16 Stunden Dienst entfernen den Droschkenführer täglich vom Hause. An sich ist die Tätigkeit körperlich nicht sehr anstrengend, denn nicht die ganze Zeit wird auf Fahrten, sondern ein guter Teil an den Stationsplätzen verbracht, wo er lediglich mit der Wartung des Pferdes beschäftigt ist. Jedoch die überlange Dauer, das häufige Warten bei schlechtem Wetter, bei dem oft genug die Wirtshäuser aufgesucht werden, führen zu einer gesundheitlichen und wirtschaftlichen Zerrüttung. In keinem Verhältnis zu den überlangen Arbeitszeiten stehen die Einkommen dieser kleinen Eigenspänner, ferner das unverhältnismässig hohe Anlagekapital und die laufenden Ausgaben[5])[6]).

Sozial und wirtschaftlich beachtlich ist, dass Kutscher und Dienstherren auf gleicher Stufe stehen. Eine gewisse Zentralisation würde sehr zweckmässig sein und eine Verbesserung der wirtschaftlich misslichen Lage bedeuten. Gemeinsamer Futtereinkauf, Einkauf der Geschirre, der Kleidung u. s. f. würden eine

[1]) Sternberg, S. 29.
[2]) Grossmann, S. 9.
[3]) Schr. d. V. f. S. Bd. 99.
[4]) Schr. d. V. f. S., Bd. 99, S. 301.
[5]) Sternberg, S. 32.
[6]) Die durchschnittliche jährliche Bruttoeinnahme einer Droschke I. Klasse wird für Berlin auf 3600.— angegeben, Reingewinn ist dabei 1900.—; ein Kutscher erhält jährlich an Lohn ca. 1750.—.

Verringerung der Unkosten herbeiführen. Zur Vertretung ihrer Interessen und Förderung der wirtschaftlichen Lage sind die Droschkenfuhrwerksbesitzer in Verbänden lokaler Art organisiert, die in einem Reichsverband zusammengefasst sind. Diese unterhalten gemeinsame Fürsorgeeinrichtungen aller Art, Unterstützungskassen bei Verlust des Pferdes, Sterbekassen der Mitglieder u. a. m. Als ausreichend können sie freilich bei weitem noch nicht angesehen werden.

Der Kleinbetrieb ist in neuerer Zeit zurückgedrängt durch den Fuhrwerksunternehmer in grösserem wie grösstem Stile, vereinzelt auch durch aktiengesellschaftliche Betriebsweise, z. B. in Berlin und Bremen. Die Tendenz zur Bildung von grösseren und Grossbetrieben ist erklärlich: 1. an den Ausgaben, namentlich an der Stallmiete und den Futterkosten wird erheblich gespart. In den grossen Betrieben fahren durchweg Tag- und Nachtdroschken, sodass immer nur die eine Hälfte der Pferde den Stall braucht, dieser jedoch durchwärmt bleibt, was für die Gesundheit der Tiere wesentlich ist. Es kann also ein entsprechend kleinerer Stall genommen werden. 2. Die grösseren Unternehmer können sich besseres Betriebsmaterial leisten, während den kleinen Fuhrherren häufig das Kapital für Verbesserungen fehlt. 3. Ungünstige Zeiten überstehen die grösseren Betriebe zweifellos besser als kleine. Der Reingewinn mag bei einer einzelnen Droschke sehr klein sein, bei einer Anzahl Droschken ist er völlig hinreichend, um einem Unternehmer noch eine gute Existenz zu ermöglichen. 4. Die Arbeitsteilung ist im Grossbetriebe mehr entwickelt. Zweifellos ist in diesem Gewerbe die Ausbreitung des Unternehmertums im Hinblick auf die missliche Lage im Kleinbetriebe zu begrüssen, wenn bei diesem nicht andere Wege, erwerbs- und wirtschaftsgenossenschaftlicher Zusammenschluss der Kleinunternehmer, eingeschlagen werden.

Im Anschluss hieran kann ich nur wenig, da bis jetzt Material so gut wie nicht vorhanden ist, über die Lage im deutschen Kraftdroschkengewerbe berichten: sie wird bei den Einzelbesitzern als ebenfalls keine sehr günstige geschildert. Im übrigen ist nach Erkundigungen in Leipzig, Dresden, Berlin, besonders auch im Ausland, die aktiengesellschaftliche Unter-

nehmung eingebürgert, was ja wegen der enorm hohen Anlage- und Betriebskosten leicht erklärlich ist[1]). Beachtenswert ist hierbei die Lage der angestellten Kraftdroschkenführer. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse sind sehr verschieden, im Allgemeinen kann ihre Lage nicht als glänzend bezeichnet werden. Überlange Arbeitszeit, 12—14 Stunden, nicht immer im Einklang mit dem Verdienst stehend, bieten noch zahlreiche verbesserungsbedürftige Angriffspunkte[2]).

Die Benutzung der Droschken ist nicht zahlenmässig allgemein festzustellen; höchstens lässt der Bahnhofsdienst durch die Markenausgabe in den einzelnen Städten einen gewissen zahlmässigen Nachweis zu[3])[4]).

---

[1]) Die Betriebe lassen sich in drei Gruppen teilen:
1. Kleinbetriebe bis zu 4 Wagen und 10 Angestellten;
2. Mittelbetriebe bis zu 20 Wagen und 50 Angestellten;
3. Grossbetriebe mit mehr als 20 Wagen und 50 Angestellten.

Der grösste Berliner Autodroschkenbetrieb die „Automobil-Betriebsgesellschaft" beschäftigt ca. 400 Angestellte bei 90 Wagen.

[2]) Courier 16. Okt. 1910.

Die Lohn- u. Arbeitsverhältnisse der Kraftdroschkenführer in einigen Städten:

	Fester Tagelohn ℳ	Von der tägl. Einnahme erhalten %	Durchschn. Wochenverdienst incl % erreichen im Grossbetrieb ℳ	im Kleinbetrieb ℳ	Durchschn. Arbeitszeit Stunden
Berlin	1.50	25	40.—	40.—	11
Düsseldorf	2.—	10	24.50	—	12
Hannover	2.—	5	21.—	—	14
Cöln	2.—	10	25.—	—	—?
Leipzig	—	—	—	30.—	—?
München	1.50	10	28.—	31.—	11

In München mussten sich die Fahrer den angeführten Lohn durch hartnäckige Streiks erkämpfen. Auch in Cöln fanden zwecks Lohnaufbesserung schon einige Kämpfe statt. In Düsseldorf werden von den Fahrern 300.—, in Hannover 100.—, in Cöln 50.— M. Kaution verlangt, wovon Reparaturen und Betriebsunkosten usw. zuweilen abgezogen werden.

[3]) W. Stieda, a. a. O. S. 26: zeigt für Dresden, dass 1907/08 mit den vorhandenen 21 Autodroschken im Jahre 154000 bezw. 216000 Personen befördert worden sind.

[4]) In Berlin wurden an allen Bahnhöfen 1864: 439984, 1880: 515491, 1895: 538379 Marken insgesamt verausgabt. Die geringe Zunahme von 1880—1895 zeigt den grossen Einfluss der Massenverkehrsmittel, die hier seit 1865 hinzutreten.

Den Droschken in beiderlei Gestalt kommt im ganzen ein gewisser Teil des städtischen Verkehrs zu. Ihre Benutzung bleibt ja eine immerhin individuelle, auch können sie infolge der höheren Kosten nicht jedermann zur Verfügung stehen; neben der Massenbeförderung wird das Fuhrwerk für 2—4 Personen jedoch nötig bleiben. Es spielen hier die verschiedensten Momente mit: einmal die Abneigung mancher Kreise, das populäre Institut des Omnibus oder der Strassenbahn zu benutzen, wie auch die Notwendigkeit, die Droschken bei irgendwelchen Anlässen benutzen zu müssen.

II.

Die Massenverkehrsmittel.

1. Die Omnibusse.

Neben der Droschke entstand zuerst als Massenbeförderungsmittel der Pferdeomnibus, ein Personenfuhrwerk, das auf bestimmten Linien, mit gewisser Regelmässigkeit, häufig nach einem Fahrplan, verkehrt. Während die Droschke nur auf Bestellung fährt, hat der Omnibus seine festgeregelten Fahrten, die er mit und ohne Fahrgäste ausführt und die Aufnahme von Mitfahrenden erfolgt nur an bestimmt bezeichneten Haltestellen. Dieser Pferdeomnibus entsteht, nachdem er zuerst schon einmal vorübergehend in Paris 1662 aufgetaucht war, in dieser Stadt und in London in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts[1]). Es konnte eben das Bedürfnis der Massenbeförderung sich erst fühlbar machen, nachdem die städtische Bevölkerung eine gewisse Grösse erreicht hatte, die Wohnbezirke sich ausweiteten und der Verkehr in Vororte und Aussenbezirke einer Stadt eine gewisse Regelmässigkeit und Gleichmässigkeit aufwies. Bis zur Einführung der Strassenbahnen waren die Omnibusse das einzige Mittel, um Minderbemittelten eine Beförderung zu ermöglichen. Sie haben vor dieser Zeit, also etwa 1840–1870 einen starken Aufschwung und eine Zeit der Blüte gehabt und ihre Bedeutung war demgemäss eine grosse. Es war ebenso innerer Stadt- wie vor allem Aussenortsverkehr („Torwagen")[2]), z. B. zwischen beliebten Ausflugsorten und einer Stadt[3]). Daneben war die Bedeutung des Innenverkehrs nicht zu unterschätzen. In Dresden schuf der „Omnibusverein" seit 1836 ein gut ausgebildetes Verkehrsnetz, das 1875, wo die Konkurrenz der Strassenbahn so übermächtig wurde, bis auf einige wenige Linien eingezogen

[1]) In Paris offiziell 1819, in London 1829, in Berlin 1837, Dresden 1838, ferner in Hamburg 1843, München 1854; Leipzig weist ihn erst um 1861 auf, Breslau 1862.

[2]) Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. II, S. 63.

[3]) In Berlin, Leipzig, Dresden, Breslau nachgewiesen.

wurde[1]). Die Einführung der Omnibusse ist durch die Entwicklung der Eisenbahn mitbedingt gewesen, insofern diese unzweifelhaft mehr Verkehr in die Städte brachten. In Berlin verursachte die Eröffnung des ersten Bahnhofs, des Potsdamer, im Jahre 1837/38 einen Omnibusverkehr. 1846 verkehrten in Berlin auf fünf Linien 19 Omnibusse, 1863 waren 393 Wagen im Betrieb, deren Zahl mit der von da beginnenden Unrentabilität[2]) wieder vermindert werden musste. Die verschiedenen Berliner Unternehmer schlossen sich 1865 zu einer Aktiengesellschaft zusammen und beschränkten die Zahl der Wagen auf 192. Die täglichen Unterhaltungskosten eines Omnibusgespannes sollen sich durchschnittlich auf 7 Taler 22 Sgr. belaufen haben, während im Durchschnitt die tägliche Einnahme im Jahre 1865 von 8 verschiedenen Linien nur 3 Taler 26 Sgr. betrug. In Leipzig bestand der „Fiaker- und Omnibusverein" und die Unternehmung von Heuer und Genossen, letztere von 1861–1868, der Verein von 1861—1875. Die Einführung der Strassenbahn schnitt die Entwicklung des Omnibuswesens, besonders in Deutschland, jäh ab. Heute kommt der Pferde-[3]), und in neuester Zeit der Autoomnibus als Verkehrsmittel nur noch in Berlin, Hannover und Dresden[4]) in Betracht. In Berlin vor allem, wo auf manchen Strassenzügen (Unter den Linden) die Strassenbahn nicht zugelassen, ist sein Anteil am Verkehr nicht unbeträchtlich; er geniesst hier noch eine gewisse Monopolstellung als Massenbeförderungsmittel der Strasse. Bei Pferde- wie Kraftomnibus herrschen meist Einheitspreise[5]) für den engeren oder weiteren Stadtbezirk vor, doch kommt wohl auch ein nach der Entfernung abgestufter Tarif zur Anwendung[5]).

[1]) Heute exestiert in Dresden nur noch eine Linie, die der Verbindung zwischen zwei Bahnhöfen (Neustädter- — Hauptbahnhof) dient.

[2]) 1865 Einführung der Strassenbahn.

[3]) In Breslau wurde wegen Unrentabilität der Betrieb am 22. Sept. 1913 eingestellt.

[4]) Statist. Jahrbuch deutscher Städte 1913.

[5]) Z. B. in Leipzig; in Berlin hat sich neuerdings in dem gut rentierenden Autobuswesen eine sozusagen „antidemokratische" Tendenz gezeigt, die der Idee als Massenbeförderungsmittel fast widerspricht, nämlich die Einrichtung eines Luxusautobusbetriebes. Diese verkehren vom Zeughaus nach dem Kurfürstendamm in W.; die ganze Strecke kostet 0.50 M.

Sie sind meist von Aktiengesellschaften ins Leben gerufen neben einigen kommunalen Versuchen[1]). Da die animalische Triebkraft auf die Dauer sich zu kostbar und in ihrer Behandlung zu schwerfällig herausgestellt hat, auch die Langsamkeit der Fahrt mit ziemlicher Unbeweglichkeit und dadurch grösseren Gefährlichkeit für den übrigen Strassenverkehr ins Gewicht fällt, ist in neuerer Zeit der motorische Betrieb aufgekommen. Es sind die Erfolge der Autobusse bis jetzt ungleich, nur in Berlin unbestritten. Man wird abwarten müssen, ob andere deutsche Großstädte zu ihrer Einführung schreiten. In Leipzig will man sich, wie es scheint, nicht an sie gewöhnen. Das Ausland ist in dieser Beziehung weiter vorgeschritten: in London grösstenteils eingebürgert, herrscht in Paris vollkommen der Autobusverkehr. Indes die aus dortigen Erfahrungen sich ergebende Rentabilitätsberechnung scheint für die deutschen Verhältnisse nicht recht anwendbar[2]). 1907/08 wurde in Cöln stadtischerseits ein Versuch mit Autobussen auf einer Linie von 1,93 km Länge gemacht[3]). Es wurden zwei Bezinakkumulatorenwagen eingestellt. Am 20. Dezember 1907 wurde der Betrieb halbstündlich eröffnet. Die Hoffnungen, die man auf das neue Verkehrsmittel setzte, haben sich nicht erfüllt[3]), die Reparaturen und Erneuerungen waren so umfangreiche, dass der Betrieb mehrmals unterbrochen werden musste; die Kosten

[1]) Kommunales Jahrbuch 1908. In Dresden wird ein kommunaler Betrieb für 1914 geplant.

[2]) Kollmann, S. 42.

[3]) Die Gewinn- und Verlustrechnung über den Betrieb bis zum 31. März 1908 zeigt folgendes:

Ausgaben	ℳ	₰	Einnahmen	ℳ	₰
Löhne des Personals . .	1519	—	Betriebseinnahmen .	1006	55
Benzin und Schmieröl .	1947	61	Saldo (Verlust) . .	7821	50
Reparaturkosten	3609	19			
Verzinsung der Anlage .	241	69			
Rücklagen für Erneuerung	1510	59			
	8828	05		8828	05

Die Einnahmen und Ausgaben standen demnach in keinem Verhältnis. Die letzteren betrugen pro 1 Personen-km einschliesslich Verzinsung und Amortisation 74,4 Pfg. Komm. Jahrb. 1908.

waren ausserordentlich hohe. Vielleicht ist dieser Misserfolg auf Rechnung der Neuheit der Konstruktionen u. a. zu setzen. Von Seiten der Gemeinde wurden ferner in München 1908—1911 und in Düsseldorf 1907—1911 Versuche mit der Einstellung von Autobussen gemacht, die indessen auch nicht recht glückten, sodass man in beiden Städten bald wieder damit aufhörte.

2. Die Einführung der Pferdebahnen.

Vielfach sind die Omnibusse als Vorläufer der Strassenbahnen bezeichnet worden, und in der Tat bildeten sie bisweilen, z. B. in Hamburg, den direkten Übergang zur Strassenbahn; es verkehrten hier Omnibusse, mit einem fünften mit Spurkranz versehenen Rade, mit dem sie entweder auf Strassenbahnschienen eingreifen oder es durch eine Vorrichtung emporziehen konnten. Man wählte diese Art Fahrzeuge, um in engen Strassen mit einem Geleise auszukommen; Wagen einer Richtung mussten dann immer das Gleis verlassen, damit der entgegengesetzt kommende vorbeifahren konnte. Ferner war der Übergang vom Omnibus zur Strassenbahn gegeben, wenn in Mailand die Räder der Omnibuswagen auf breiten in das Steinpflaster eingelegten Steinplatten fuhren. Erst spät kam man dazu, das System der Pferdebahnen dem Personenverkehr dienstbar zu machen, nachdem dasselbe schon lange Zeit für die Güterbeförderung Verwendung gefunden hatte. Bereits um die Mitte des 16. Jahrhunderts hatte man in den deutschen Bergwerken angefangen, zur leichteren Fortbewegung der Wagen Holzschienen zu verwenden. Durch deutsche Bergleute wurde die Einrichtung in England zuerst in einem Bergwerk bei Newcastle angewandt. Später wird Schienenlegung nicht nur in Bergwerken, sondern auch in den Städten der englischen Kohlenbezirke üblich. Die Erfindung der eisernen Schiene wird einem englischen Bergwerksbesitzer Reynold im Jahre 1767 zugeschrieben, der durch den Zufall eines übergrossen Vorrats in eisernen Stangen auf den Gedanken kam, die infolge ihrer rascheren Abnutzung teuereren hölzernen Schienen durch gusseiserne zu ersetzen, ein Versuch, der sich glänzend bewährte. Auf den eisernen Schienen liess sich bei ihrem geringeren

Reibungswiderstand bedeutend mehr befördern als bei dem hölzernen Spurweg. 1776 wurde eine weitere Verbesserung hinsichtlich des Schienenweges gemacht, indem nämlich der Ingenieur Curr gusseiserne Winkelschienen einführte, deren senkrechter Rand die Räder innerhalb der Geleise festhielt. Als eine weitere Verbesserung führte der Ingenieur Outram den Querschwellenbau auf den Grubenbahnen von Little-Eaton in Derbyshire ein.[1]) Von den nach ihm benannten „Outramroads" hat man gemeint die Benennung Tramway, Trambahn ableiten. Es scheint jedoch richtiger zu sein, in Anlehnung an die Bezeichnung des Holzgestränges der in den deutschen Bergwerken verwendeten Spurbahnen als „Gleis der Trömen"[2]). sie als eine ursprünglich deutsche in Anspruch zu nehmen. Der Name „Hipposidirbahn"[3]) u. a., ist bald fallen gelassen worden.

Bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts hinein hatten die Pferdebahnen in England nur in den Eisen- und Kohlenbezirken weitere Ausdehnung gefunden; 1801 wurde auch ausserhalb dieser Gebiete die erste Konzession für eine dem öffentlichen Verkehr dienende Pferdebahn erteilt. Es handelte sich um den Bau einer Linie von Wendworth über Tooting, Wimbledon nach Croydon, einem Distrikt südlich von London, der heute von einem Netze städtischer Eisenbahnen durchzogen ist. Die Bahn sollte vornehmlich dem Güterverkehr dienen, wurde 1802 für die Personenbeförderung eingerichtet, fand jedoch nicht die erhoffte Benutzung und da bei späterer Erweiterung der Linie auch keine Rentabilität erzielt werden konnte, so fehlte es während der nächsten Zeit in England an der Unternehmungslust zu ähnlichen Anlagen. Erst 1822 wurde die anfänglich nur für Berg- und Hüttenbetrieb angelegte Bahn Stokton-Darlington für den Personenverkehr mittels Pferdebetrieb eingerichtet. Inzwischen hatte man in Amerika in den Vereinigten Staaten den Gedanken dieses neuen Beförderungsmittels aufgegriffen; als erste Pferdestrassenbahn kann die Pferdebahn von Newyork nach Harlem

[1]) Egerer, S. 116.

[2]) Bergwerksbuch des Agricola 1557: Trömen = Kohlenwagen.

[3]) in Österreich anfänglich angewandt.

gelten, die 1831 dem Ingenieur Loubat konzessioniert wurde.[1]) Für die Strassenbahn, die im eigentlichen Sinne also in Nordamerika entstand und sich in allen Kulturländern entwickelt hat, ist charakteristisch der feste Spurweg, und zwar die in der Ebene der Strasse in den Erdboden eingebettete Rillenschiene. Die Form der entstandenen Personenwagen kann man als eine den Omnibussen ähnliche charakterisieren.[2]) Mit diesen gemeinsam behielten sie natürlich die Haltestellen, überhaupt so ziemlich alle schon erwähnten Besonderheiten. Die Bedienung der Wagen erfolgt zuweilen selbsttätig durch das sogenannte Zahlkastensystem oder durch einen Schaffner.

1845 wurde die erste Strassenbahn mit Pferdebetrieb innerhalb der Stadt in der 4. Avenue in Newyork in Betrieb genommen; bis 1852 ist ein weiterer Fortschritt in der Entwicklung des Strassenbahnwesens nicht zu verzeichnen. In diesem Jahre wurden die Pferdebahnen in der 2., 3., 6. und 8. Avenue gebaut und 3 Jahre später wandten sich Boston und Philadelphia dem neuen Verkehrsmittel zu. Die geringe Verkehrsintensität in diesen Städten machte die Herabminderung der Betriebskosten erforderlich und es wurden daher 1856 die ersten einspännigen Pferdebahnwagen eingeführt, die teilweise auch in Newyork, besonders später meist auf dem Kontinent, verwandt wurden[3]).

1859 erhielten auch Chicago, Milwaukee und St. Louis Bahnen, sodass das Strassenbahnnetz in Nordamerika im Jahre 1870 bereits eine stattliche Länge erreicht hatte. Die zum grössten Teil erfolgreich betriebenen amerikanischen Strassenbahnen hatten den ausländischen Unternehmungsgeist keines-

[1]) Kostler, S. 2.

[2]) Für die Loubat'sche Bahn wurde von J. Stephenson 1832 der erste Wagen für den Personendienst gebaut, der sich als eine Vereinigung von drei Postkutschen etwa darstellte und 30 Sitzplätze und 10 Dachplätze enthielt.

[3]) In Sachsen noch heute in Döbeln und Riesa. 1870 wurden durch Stephenson die Wagen durch Einführung der Ventilation am Dache und breiten Plattformen an den Stirnseiten mit Stehplätzen verbessert; auch geschah in dieser Zeit die Einführung der Längssitze anstelle der vorher verwendeten Quersitze. Die heute am meisten gebräuchliche Form war damit geschaffen.

wegs zur Nachahmung bewegen können. In England kamen vielmehr die Bahnen zuerst 1860 in Birkenhead durch eine amerikanische Gesellschaft auf, an deren Spitze ein gewisser George Train stand, dem in London die Konzession verweigert worden war. Man schien damals die Trambahn für eine Verunglimpfung des Strassenbildes zu halten; in den feineren Stadtteilen Londons sind sie später auch nicht zur Anwendung gekommen und man gestattete bei ihrer Einführung in Berlin nicht ihre Anlage „Unter den Linden". Derselbe Loubat, der in Newyork die erste Strassenbahn erbaute, erhielt in Frankreich zunächst zu „Versuchszwecken" durch Ministerialverfügung im Jahre 1853 die Erlaubnis, auf dem Quai de Billy zu Paris eine Bahn anzulegen; die „Tramways" sind in ganz Frankreich im Jahre 1877 in einer Länge von 400 km vorhanden. 1888 hatten jedoch die Strassenbahnen von Paris und den Vororten eine Länge von 250 km erreicht.

In Österreich wurde die erste Strassenbahn 1865 in Wien nach Mödling gebaut. Italien erhält Anfang der 70er Jahre die ersten Pferde-, dann vor allem aber auch Dampfstrassenbahnen. Nach Deutschland fand dieses neue städtische Verkehrsmittel von Amerika über England und Frankreich seinen Weg und wurde 1865 in Berlin zuerst eröffnet: es war die historische Strecke vom Brandenburger Tor nach Charlottenburg mit 7,8 km Streckenlänge. Die Kommanditgesellschaft G. Beeskow war Inhaberin und Betriebsleiterin. Am 16. August 1866 folgte Hamburg mit einer schon bedeutend ausgedehnteren Anlage, am 29. Juli 1868 Stuttgart, am 18. Mai 1872 Leipzig u. a. m. Die Ausbreitung der Pferdestrassenbahnen in Deutschland erfolgte eigentlich erst nach 1870/71: bis dahin war die Unternehmungslust und auch das Bedürfnis gering. Das Berliner Vorbild fand nur die aufgezählten vereinzelten Nachahmungen. Der allgemeine Aufschwung nach den Kriegsjahren brachte eine Belebung in dieser Hinsicht: in den Jahren bis 1892 entstehen 85 Pferdebahnbetriebe.

3. Die Versuche mit mechanischen Triebkräften aller Art und die endgültige Einführung des elektrischen Betriebes.

Mit der Einführung der Pferdebahnen war man zweifellos der Lösung der städtischen Verkehrsfrage einen grossen Schritt nähergekommen; die zahlreichen Unzuträglichkeiten jedoch, welche die tierische Zugkraft mit sich bringt, die geringe Fahrgeschwindigkeit, die hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der Tiere und ihre rasche Abnutzung, die Verunreinigung der Strassen und die Unmöglichkeit, grössere Steigungen zu überwinden, liessen bald nach der Einführung dieses Betriebssystems auf ein neues sinnen, d. h. die tierische Kraft durch eine zweckmässigere mechanische zu ersetzen. So wurden seit 1872 die Strassenbahnen in Chicago mittels komprimierter Luft bewegt. 1881 wurde zuerst in Italien, Holland und der Schweiz der Dampf zur Bewegung der Wagen verwandt. 1884 wurde in San Francisco ein eigenartiges Betriebssystem projektiert: längs der ganzen Strassenbahnlinie ein mit Pressluft gefülltes Leitungsrohr zu legen, aus dessen, in kurzen Abständen angebrachten Auslassteilen die Triebmaschine gespeist werden sollte. 1887 wurden in New-Orleans Versuche mit Ammoniakmotoren gemacht, 1890 hatte man in Wien eine kurze Versuchsstrecke mit Petroleummotoren vom Praterstern nach der Rotunde in Betrieb gesetzt. Auch Gasmotoren suchte man dem städtischen Strassenbahnwesen dienstbar zu machen. In Deutschland versuchte man es mit Gas- und Dampfbetrieb, ohne nennenswerte Erfolge zu erzielen. Heftige Erschütterungen, starkes Geräusch, Entwicklung von Rauch und Hitze machten den Betrieb für den Strassenverkehr lästig und gefahrvoll. Auch die Ökonomie dieser Betriebsweisen war nicht vorteilhaft, da der städtische Strassenverkehr viele rasch aufeinanderfolgende, kleine Wagenzüge verlangt, während der Dampfbetrieb u. a. bei der erheblichen toten Last einer Lokomotive erst bei Antrieb mehrerer Wagen rentabel wird. Für die steilen Strassen der Stadt San Francisco, in denen sich der Pferde- und Dampfbetrieb als gänzlich ungeeignet herausstellte, wurden Kabelbahnen eingerichtet. 1873 wurde die erste dieser Art eröffnet. In vielen amerikanischen Städten wurden sie eingeführt, so in

Chicago, Washington, Cleveland, Cincinnati, St. Louis: 1892 waren rund 1000 km im Betrieb[1]). 1884 wurde in London eine Seilbahn von 1,15 km betrieben. Auf dem europäischen Kontinent fanden diese Bahnen in den Städten keine Anwendung, und in den Vereinigten Staaten und in England sind sie mit der Einführung der elektrischen Bahnen verschwunden. Alle Versuche, eine besser ausnutzbare Kraft wie die animalische zu finden, die den an sie gestellten Anforderungen in Bezug auf Fahrtgeschwindigkeit und vor allem Wirtschaftlichkeit schon lange mit der wachsenden Intensität des städtischen Verkehrs nicht mehr entsprechen konnte, gipfelten endlich in der Anwendung der Elektrizität als Triebkraft.

Bemerkenswert ist hierbei der Gang der Entwicklung: die städtische Strassenbahn entsteht oder wird vielmehr richtig und praktisch ausgebaut in Nordamerika, obwohl die Grundidee dazu von England ausgeht; im Zusammenhang mit dem Siegeslauf der deutschen elektrischen Industrie geht, wie wir sehen werden, die Idee der elektrischen Bahn von Deutschland aus, richtig angefasst wird der Gedanke abermals erst in Nordamerika.

4. Die elektrischen Strassenbahnen.

a. Allgemeine Einführung in allen Ländern.

Sehr bald hatte sich gezeigt[2]), dass der elektrische Betrieb allen anderen Systemen wirtschaftlich überlegen ist. Billiger als das Unterleitungs- ist das Oberleitungssystem[3]). Die erste praktische Anwendung des elektrischen Stromes für den Strassenbahnbetrieb brachte Werner von Siemens im Jahre 1879, als er auf der in diesem Jahre stattfindenden Berliner Industrieausstellung die erste elektrische Bahn der Welt vorführte. Am 12. Mai 1881 erfolgte die Eröffnung der ersten, dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Bahn vom Bahnhof Lichterfelde bis zu der am Südende von dieser Stadt gelegenen Hauptkadettenanstalt durch dieselbe Firma Siemens und Halske; es war die erste öffentliche elektrische Strassenbahn der Welt. Alsdann erfolgten Gründungen und Umwandlungen in den elektrischen Betrieb 1883 in Wien, 1884 in Frankfurt a. M. Die folgenden Jahre brachten nach dieser Einführung mit der mangelnden Unternehmungslust einen gewissen Stillstand in Deutschland. Mitte der 80er Jahre aber nahmen die Amerikaner den Gedanken auf und bildeten namentlich die Erfindung technisch weiter aus. 1885 wird in Baltimore die erste elektrische Bahn in Betrieb gesetzt; 1887 ist ihre Zahl auf 22 und 1890 auf 285 Unternehmungen angewachsen. Diese Erfolge gaben von neuem Veranlassung zur Weiterbildung in Europa, es befassten sich alle Elektrizitätsgesellschaften, bis dahin nur Siemens und Halske, mit dem Bau elektrischer Bahnen und das Strassenbahnwesen nahm jetzt einen gewaltigen Aufschwung. Bereits am Ende des Jahres 1894 waren in Deutschland 350 km elektrische Strassenbahnen vorhanden mit insgesamt 550 Motor- und 420 Anhängewagen sowie einer gesamten Betriebskraft von 9500 PS; damit war die Vorherrschaft der Elektrizität in der Anwendung auf den Strassenbahnbetrieb gesichert. In Frankreich wurden die ersten elektrischen Strassenbahnen 1892 eröffnet. Um die Jahrhundertwende war die allgemeine Einführung und Umwandlung in den elektrischen Betrieb in allen Kulturländern, im besonderen auch in Deutschland, in seinen Großstädten vor allem, vollzogen.

[1]) Diese Bahnart erforderte hohen Kapitalaufwand, nämlich ca. 500000 Dollars pro km doppelgleisige Strecke. Kostler, S. 11 ff.

[2]) Weil, S. 4.

[3]) 1 km Doppelgleis kostet bei Oberleitung 200—400000 Mk., bei Unterleitung 500000 Mk.

b. Gesetzgebung.

Die Strassenbahnen berühren so viele öffentliche Interessen, dass die Frage der Regelung ihrer rechtlichen Verhältnisse sich unwillkürlich aufdrängt. Sie sind keine Eisenbahnen, denn deren vornehmliches Charakteristikum des eigenen Bahnkörpers haben sie nicht, vielmehr liegen ihre Schienen in öffentlichen Strassen, von den öffentlichen Fuhrwerken unterscheiden sie sich wiederum durch eben diesen festen Spurweg, und seit ihrer Einführung nahmen sie geraume Zeit eine Zwitterstellung ein.

In Grossbritannien[1]) wurde ihnen allerdings bald eine Gesetzgebung zuteil, und zwar zunächst 1861 durch den „Tramway-Ireland-Act", wonach Spurweite und ausschliesslicher Pferdebetrieb vorgeschrieben, sowie Anlagen auf öffentlichen Strassen und Plätzen aller Art gestattet war. In Schottland trat 1881 der „Tramway-Scotland-Act" in Kraft, 1870 bezw. 1879 folgten Gesetze für England. Anwendung mechanischer Kraft wurde bald in allen drei Teilstaaten gestattet und mit dieser günstigen Gesetzgebung nahm das Strassenbahnwesen in Grossbritannien einen grossen Aufschwung. Eine erste Gesetzgebung erfolgte in Frankreich bereits unter Napoleon III. 1863.

In Deutschland wurde die Stellung der Strassenbahnen mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Wege der Landesgesetzgebung geklärt. Solange sie ausschliesslich mit Pferdekraft betrieben wurden, sind sie in den deutschen Bundesstaaten, mit Ausnahme Bayerns, wo sie von Anfang an zu den Eisenbahnen zählten[2]), als ein der ortspolizeilichen Regelung unterworfener Gewerbebetrieb behandelt worden; man unterstellte sie dem § 37 der Gewerbeordnung. 1892 trennte Preussen durch Gesetz vom 28. Juli den Begriff der Kleinbahnen rechtlich von dem der Eisenbahnen; die Strassenbahnen werden seitdem den ersteren als eine Abart der Eisenbahnen gleichgestellt. In den übrigen Staaten werden die Klein- und Strassenbahnen den Eisenbahnen zugerechnet so wie erwähnt in Bayern, ferner in Sachsen[3]); in letzterem unterstehen allerdings die Bahnen mit Pferdebetrieb immer noch der Gewerbeordnung.

c. Heutiger Stand der Strassenbahnen.

I. In Deutschland.

Nach der Einführung des elektrischen Betriebes waren 1903 im Deutschen Reiche bereits 550 km Bahnen im Betrieb, deren Anlagen einen Wert von 830 Millionen Mark darstellten. 1907 wurde die Ausbreitung des Strassenbahnwesens berechnet

[1]) Schelcher in Fischers Zeitschrift für Gesetzgebung. 1888.

[2]) Kgl. Verordnung vom 29. VII. 1855, Bahnpolizeireglement für Bahnen untergeordneter Bedeutung 1882.

[3]) Theissig, S. 5 ff. Ministerialverordnung vom 29. XII. 1892.

auf: 237 Betriebe mit einer Länge von 3850 km[1]), einem Anlagekapital von 904,63 Millionen Mark und einer Zahl ständig Beschäftigter von 52790 Personen. Das grösste kontinentale Strassenbahnnetz finden wir in Deutschland: Berlin wird von rund 380 km Strecken Strassenbahnen durchzogen; den grössten Teil betreibt eine einzige Gesellschaft, die „Grosse Berliner Strassenbahn"[2]). In Berlin bildeten sich 1865, bezw. 1871, bezw. 1873 drei Strassenbahngesellschaften; einige kleinere folgten in den 80er Jahren. Im Jahre 1873 bildete sich neu die Grosse Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft, die nach und nach alle übrigen Unternehmungen sich anzugliedern wusste und 1895 mit der Umwandlung in den elektrischen Betrieb den jetzigen Namen annahm. 1910 verteilte sie 8% Dividende; die Zahl ihrer Angestellten betrug in diesem Jahre 10488. Von 93 Städten mit mehr als 50000 Einwohnern besassen 1910 fünf noch keine Strassenbahn[3]).

II. Ausland.

Mit grosser Schnelligkeit hat sich im Auslande das Strassenbahnwesen ausgebreitet. In der Union hatte 1900 Newyork 1500 km, Chicago 1040 km, Detroit 307 km elektrische Bahnen u. s. f.

In der Entwicklungsreihe der Länder folgt dann England; insgesamt waren dort 1900 2650 km in Betrieb.

Österreich wies 1908 650 km Strassenbahnstrecken auf[4]). Die städtischen Verkehrsverhältnisse in Frankreich haben einen gewissen Stillstand zu verzeichnen: 1900 konnte man in ganz Frankreich eine gesamte Streckenlänge von 753 km mit 71 Linien in 51 Städten berechnen[5])[6]). In Paris herrscht in hervorragendem Masse eine Schnellbahn, die Strassenbahnen treten zurück; ebenso in London.

[1]) 1912 sind 288 Unternehmungen mit 4826,41 km zu verzeichnen.

[2]) Buchmann, S. 2 ff.

[3]) Beuthen, Gleiwitz, Kaiserslautern, Königshütte, Pforzheim. Stat. Ergänzungsheft der Zeitschrift für Kleinbahnen. 1911.

[4]) Ungarn vergl. Anhang.

[5]) Lyon: 73,3 km; Nizza: 11,4 km.

[6]) Angaben über die übrigen Länder anhangsweise.

III. Verkehrsleistungen, Vereinswesen.

Bei dem heutigen hohen Stand sind die Verkehrsleistungen natürlich entsprechend. Im deutschen Reiche sind 1907 (06)[1]: 538 743 618 (497 657 961) Wagen-km geleistet und 1 936 189 191 (1 714 642 094) Personen befördert worden. In den grossen Städten ist der Verkehr schneller als die Bevölkerung gewachsen. Kamen in Berlin 1870 auf den Kopf der Bevölkerung nur 2 Fahrten, so 1910 bereits 267[2]). Die Strassenbahnen in Mailand befördern jährlich viermal soviel Menschen als in Italien, die Omnibusse in London siebenmal soviel Menschen, als in Grossbritannien wohnen. Die innerstädtischen Verkehrseinrichtungen in Newyork sind jetzt (1912) auf eine Beförderung von mehr als 3 Milliarden Fahrgästen eingerichtet. Vor wenigen Jahren rechnete man erst auf einundeinehalbe Milliarde.

Seit 1893 sind in Deutschland die Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, kommunale wie private, zum grössten Teile in einem Verein zusammengeschlossen. Er befasst sich, wie es in den Satzungen heisst, mit Interessenvertretung seiner Mitglieder und deren Angestellten, sowie des Publikums. In der Mehrzahl der ausserdeutschen Länder finden wir ähnliche Institutionen. Am 17. August 1885 wurde der „internationale permanente Strassenbahnverein" durch eine Gruppe von 55 Strassenbahnvertretern aus 8 verschiedenen Ländern Europas gegründet, welcher seit 1902 als „internationaler Strassen- und Kleinbahnverein"[3]) fungiert. Technische wie wirtschaftliche Erforschung aller das Verkehrswesen betreffenden Fragen nennt er seine Aufgabe.

d. Geschichte der Finanzierung.

Die Finanzierung der deutschen Pferdestrassenbahnen war zu einem grossen Teil, besonders in den grösseren Städten, durch ausländisches Kapital vor sich gegangen; in den meisten deutschen Städten waren fremde Unternehmer, zumal belgische

[1]) Statistik für Kleinbahnen. 1907.

[2]) ohne Droschkenbeförderung.

[3]) 1908 umfasste er 600 Unternehmungen Europas als Mitglieder, die ein Kapital von insgesamt 4 Milliarden Frcs. repräsentierten und 1½ Million Angestellte beschäftigen.

und englische Gesellschaften, am Werke[1]). Die Pferdebahn in Leipzig[2]) wurde 1872 einem englischen Konsortium konzessioniert, ebenso 1871 die in Dresden[3]). Düsseldorf[4]) war 1875 durch belgisches Kapital in den Besitz einer Pferdebahn gekommen. Die „Elektrisierung" der Strassenbahnen erfolgte fast durchweg durch deutsche Kapitalisten; das zur Umwandlung in den elektrischen Betrieb nötige Kapital war zu gross, und deshalb scheuten die bestehenden Pferdebahngesellschaften meist seine Einführung[5]). Es herrschte auch vielfach Unsicherheit in Bezug auf die Erträge und man hatte nur die Ergebnisse der elektrischen Bahnen in Amerika als Grundlage; diese Verhältnisse waren durchaus nicht anwendbar auf die deutschen.

Die elektrische Industrie setzte hier mit ihrer Bedeutung für den elektrischen Strassenbahnbau ein und brachte in kurzer Zeit, im grossen Ganzen im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts, enorme Leistungen zustande.

Die Elektrizitätsgesellschaften[6]) übernahmen Finanzierung und Einrichtung. Anfangs wurden die Gründungen und Finanzierungen in Verbindung mit Banken und anderen Finanzkräften vorgenommen[7]). Dies konnte auf die Dauer nicht durchgeführt werden: die Banken konnten und wollten ihre Mittel auf, wie es sich herausstellte, immer längere Zeiten nicht hergeben, und so mussten sich die Elektrizitätsgesellschaften eigene Finanzinstitute schaffen. Sie erstanden in den sogenannten Trusts, meist als „Gesellschaft, Bank für elektrische

[1]) Schriften des V. f. S. Bde. 128 ff.

[2]) Sternberg, S. 42.

[3]) Grossmann, S. 31.

[4]) Sinner, S. 4 ff.

[5]) Hermes, S. 7. Fasolt, S. 13 ff.

[6]) Jeidels, Das Verhältnis der deutschen Grossbanken zur Industrie. 1909. S. 236. Fasolt, S. 160; Hermes, S. 8 ff.: Es kamen in dieser Zeit 7 Gesellschaften: Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Siemens & Halske, Schuckert, Union Elektrizitätsgesellschaft, Helios, Lahmeyer, Kummer in Betracht.

[7]) Jeidels, S. 236 ff.

Unternehmungen" bezeichnet[1]). Diese Trustgesellschaften übernahmen die finanzielle Tätigkeit, die bisher die Banken, fast alle Grossbanken, voran die deusche Bank, die Diskontogesellschaft, die Dresdner, Darmstädter Bank[2]) u. s. f. beteiligten sich an diesen Geschäften, ausgeübt hatten. Die Umwandlung in den elektrischen Betrieb bei schon bestehenden Pferdebahnunternehmungen geschah durch diese Kapitalkräfte derart, dass meist die betreffende Elektrizitätsgesellschaft durch Aufkauf der Aktien die Majorität zu erlangen wusste und hierauf die Einführung der Elektrizität beschlossen und der betreffenden Gesellschaft übertragen wurde. Bei Ankauf eines Pferdebahnunternehmens wie bei Neugründungen gestalteten sich die Dinge natürlich wesentlich einfacher. Die neuerbaute Bahn ging meist an eine zur Übernahme und zum Betriebe gegründete Aktiengesellschaft über, jedoch kamen auch andere Formen vor[3]). So wurde die Pferdebahn in Leipzig[4]) 1895 durch die Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin gemeinschaftlich mit dem Bankhaus Becker & Co. in Leipzig umgewandelt, hinter denen die Union E. G. stand. Sie ging nach der Umwandlung in den Besitz der neugegründeten Aktiengesellschaft „Grosse Leipziger Strassenbahn" über. Daneben sind eine Anzahl, zumeist kleinere Bahnnetze, bei einer „Zentralaktiengesellschaft" geblieben; so betreibt die „Lokaleisenbahngesellschaft" mit dem Sitze in Berlin die Bahnen in Frankfurt a. O., Bromberg, Görlitz u. s. f.

[1]) Es sind folgende für:
A. E. G.: Bank für elektrische Unternehmungen in Zürich, Allgemeine Lokal- und Strassenbahn A.-G. Berlin, Elektrizitätslieferungsges., Berlin.
Siemens & Halske: Elektr. Licht- und Kraftanlagen A.-G. Berlin.
Schuckert: Kontinentale Ges. für elektr. Unternehmungen, Nürnberg, Rheinische Schuckertges., Mannheim, Elektra, Dresden.
Union E. G.: Ges. für elektr. Unternehmungen, Berlin.
Helios: A.-G. für Elektrizitätsanlagen, Köln.
Lahmeyer: Deutsche Ges. für elektr. Unternehmungen, Frankfurt a. M., Kummer hatte gleichfalls einige Trustgesellschaften.

[2]) Jeidels, S. 236 ff.

[3]) Hermes, S. 12 ff.

[4]) Sternberg, S. 42.

Dass nicht alle Bahnen von den deutschen Gesellschaften eingerichtet wurden, beweisen die Vorgänge in Essen[1]), wo die Strassenbahn durch eine Essener Getreidefirma, ein Hypothekengeschäft aus Duisburg, die belgische »société de chemins de fer d'économiques Bruxelles« und eine andere belgische Firma ins Leben gerufen wurde.

Die Hauptverdienste gebühren jedoch den deutschen Elektrizitätsgesellschaften, die Finanzierung wie technische Umwandlung vorgenommen und glänzend durchgeführt haben. Zahlreich wie die Bahnen sind auch die Erbauer; eine grosse Anzahl von elektrischen Strassenbahnen sind heute in städtischen Besitz übergegangen, zahlreiche andere haben sofort oder später die Formen selbständiger Aktiengesellschaften angenommen, von deren Kapital nur ein grösserer oder kleinerer Teil den ursprünglich erbauenden und finanzierenden Gesellschaften geblieben ist. Neben den deutschen Verhältnissen, die in so ruhiger und normaler Weise sich gestalteten, stehen besonders krass die amerikanischen[2]).

Die Strassenbahnen sind in Amerika wie jede andere Unternehmung zum Spekulationsobjekt herausgebildet, und wie bei allen Unternehmungen, so ist auch bei ihnen die „Vertrustung" mit dem Ausschlusse eines jeden Wettbewerbes angestrebt worden. Die ca. 30 Strassenbahngesellschaften in Newyork gelangten durch die unglaublichsten Finanzkunststücke und Börsenmanöver in die Hände einer sehr kleinen Finanzgruppe[3]); ähnlich wurde in Boston und Brooklyn gewirtschaftet. Es ist bekannt, dass unter dieser Finanzwirtschaft der Zustand der amerikanischen Strassenbahnen, bes. die Lage der Angestellten, stark beeinflusst ist.

In allen andern Ländern finden wir nichts, was von den deutschen Verhältnissen erheblich abweicht. Wie anfänglich in Deutschland dem neuen Verkehrsmittel fremdes Kapital den Weg bahnte, so heute umgekehrt; deutsches Kapital wirkt heute in kapitalarmen Ländern, so in der Türkei, vornehmlich in Konstantinopel, in Bahia u. s. f. Ebenso amerikanisches in Portugal in Lissabon u. a.

[1]) Schöningh, S. 128.

[2]) Liefmann, S. 185.

[3]) Liefmann, S. 187.

5. Schnellbahnen in den Städten.

Bei den wachsenden Entfernungen der Großstädte vermögen die Strassenbahnen den Ansprüchen an Massenbeförderung und an Schnelligkeit nicht mehr zu genügen. Die Bevölkerung misst hier den Weg von der Wohnstätte zum Arbeitsplatz nicht nach der Länge, sondern nach der Zeit. Die Benutzung der Strassenbahn würde demnach mit zu grossen Zeitverlusten verknüpft sein, da mit Rücksicht auf den übrigen Strassenverkehr, ferner durch das häufigere Anhalten verhältnismässig langsam gefahren wird. Die „Loslösung von der Strasse" ist das Schlagwort, unter dem sich allein die Forderung des Schnellverkehrs erfüllen kann. Dieser Loslösung von der Strasse und der Entlastung der Strassenbahnen, die daneben immer nötig bleiben, dienen die elektrischen Schnellbahnen, als Hoch- und Untergrundbahnen dem städtischen Verkehr eingefügt, in Deutschland vorerst nur in Berlin und seit 1911/12 (als Hochbahn) in Hamburg. Die Zeitersparnis ist ein bestimmendes Moment bei der Wahl der Schnellbahnen. Die räumliche Ausdehnung ist in den Riesenbevölkerungszentren eine ungeheure geworden; die Schnellbahnlinien mussten trotzdem den Hauptverkehrsmittelpunkten möglichst nahe kommen und so blieb für die Anlage nur das Terrain unterhalb der Strasse oder der Luftraum über derselben übrig. Obwohl einem solchen Unternehmen anfangs fast unüberwindliche technische Schwierigkeiten entgegenstanden, kam es doch bald um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts zur Anlage von Hoch- und Tiefbahnen und sie bilden in unseren heutigen Weltstädten unentbehrliche Hilfsmittel. Die Ausgestaltung des Droschken-, Omnibus- und Strassenbahnwesens geht fast überall in ziemlich gleicher Weise vor sich, in der Anlage von Schnellverkehrsmitteln weichen die einzelnen Städte nach den besonderen örtlichen Verhältnissen von einander ab. Erwiesen ist, dass das reine Untergrundbahnsystem unvorteilhaft ist[1]); die Kosten des Baues stellen sich bei Untergrundbahnen[2]) pro 1 km zweigleisiger

[1]) Nach den Erfahrungen in London; dort ist die einzige sich rentierende Untergrundbahn die Central-London-Bahn, die bis auf 7% Dividende gekommen ist. Kemmann, S. 105.

[2]) Wittig, S. 10.

Strecke auf 5—10 Mill. M., bei Hoch- (und Schwebe-)-Bahnen pro 1 km auf 2—3 Mill. M. Dem Tiefbahnsystem wurde seit der Einführung der Elektrizität erhöhtes Interesse zugewandt; der Dampfbetrieb hatte grosse Nachteile[1]), die mit ihrer Einführung behoben wurden. Gerade das System hat den Vorteil einer ziemlich freien Linienführung bis tief in die Stadt hinein, was bei einer Hochbahn nicht so ohne weiteres möglich ist. Eine Kombination beider hat sich in Berlin glänzend bewährt, und es mag deshalb immer dem Techniker, in zweiter Linie erst dem Ökonom die Wahl des Systems, welche sich sicher mit der Entwicklung der Technik billiger gestalten, überlassen bleiben.

In London begann man Mitte der 50er Jahre mit dem Bau einer Untergrundbahn, deren erstes Stück bereits 1863 in Betrieb gelangte, und die sich bis zum Jahre 1884 zu einem geschlossenen Ring, einer unterirdischen Eisenbahn mit Dampfbetrieb ausgestaltete[2]). Die „Elektrisierung" setzte 1890 ein und nahm dem Betrieb den unsauberen Atem.

1872 fuhr in Newyork die erste städtische Schnellbahn in Gestalt einer Dampfhochbahn auf Viadukten, die bis 1884 vollständig ausgebaut wurde und 1904 den ersten elektrischen Betrieb erhielt; Liverpool, Chicago, Brooklyn, Boston u. a. folgten. Im ganzen gibt es in den Vereinigten Staaten (1913) 400 km städtische Schnellbahnstrecken und weitere 280 km sind im Bau.

1898 beginnt in Paris der Bau der elektrischen Untergrundbahn[3]), die 1900 bezw. 1910 vollständig eröffnet wurde.

1902 tritt die Berliner Schnellbahn, kombiniert als Hoch- und Untergrundbahn, ins Leben. Sie wurde in den Jahren 1896—1902 von Siemens und Halske erbaut und 1907/08 erweitert, sodass sie jetzt 15 km lang ist. Seit 1910 erfährt sie eine abermalige Erweiterung, die jedoch noch nicht beendet ist. Die Schnellbahn durchzieht die südlichen Stadtteile Berlins von Ost nach West bis zum Nollendorfplatz als Hochbahn, westlich Charlottenburg als Untergrundbahn. Von der Mitte, dem berüchtigten Gleisdreieck, steigt sie nordwärts hinab und

[1]) Kemmann, S. 28ff.

[2]) Kemmann, S. 29.

[3]) allgemein »le métro« genannt

geht unterirdisch bis zum Spittelmarkt nach Osten. Die Bahn führt zwei Klassen: II. und III. Klasse; die Fahrpreise betragen bis zur fünften Haltestelle 15 und 10 Pfg., bis zur achten 20 und 15 Pfg. u. s. f.[1]) Als Entgelt für die Strassenbenutzung durch ihre Viadukte u. a. zahlt die Hochbahngesellschaft, die auf 90 Jahre konzessioniert ist, 2% der Bruttoeinnahmen bis zu einer Einnahme von 1 Mill. M. für das Bahn-km; bei grösserer Einnahme pro Bahn-km erhöht sich die Abgabe je um $^1/_4$%, wenn die Bruttoeinnahmen um $^1/_8$ Mill. M. für das Bahn-km steigen. Dem Reichsfiskus ist in das Bahngrundbuch eine Sicherungshypothek in Höhe von 200000 M. aus Anlass der Untertunnelung des Reichsmarineamts eingetragen[2]).

Die neuesten Fortschritte im Schnellbahnwesen finden wir seit 1911/12 in Hamburg; ferner sind sie dadurch gekennzeichnet, dass sich im April 1913 die Osmanische Aktiengesellschaft für Untergrundbahnbetrieb in Konstantinopel mit (deutschem), im ganzen 35 Mill. Frcs. Kapital konstituierte.

Eine andere Schnellbahnart ist das bis jetzt in grösserem Maßstabe vereinzelte Beispiel einer „Schwebebahn" in Barmen-Elberfeld mit 13.3 km Länge[3]). In dem engen Wuppertale wird der Luftraum über dem Bett der Wupper als Fahrtweg benutzt. Die zweigleisige Hochbahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel nach dem System des Ingenieurs Eugen Langen[4]) war die erste öffentliche Schwebebahnanlage für Personenbeförderung. Erbaut wurde sie für die „Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen" in Nürnberg von Schuckert. 1901/03 wurde sie dem Verkehr übergeben. Die Leistungsfähigkeit der Bahn ist eine sehr grosse, da Züge mit 4 Wagen in Abständen von 2 Minuten verkehren können. Die Gesamtkosten dieser Anlage betrugen annähernd 15 Mill. M.

In den Dienst der Städte stellen sich auch die Staatseisenbahnen als Stadt- und Vorortbahnen[5]). In allen Gross-

[1]) Handbuch der A.-G. 1913.

[2]) Handbuch der A.-G. 1913.

[3]) In kleinerem Umfange existiert dieses System in Berlin als Probestrecke und in Dresden-Loschwitz als Bergbahn.

[4]) Elberfeld, hrsg. vom Verkehrsverein, S. 38.

[5]) Heiss, S. 19, 54.

städten spielt dieser erweiterte Lokalverkehr eine Rolle. Das Berliner Stadt- Ring- und Vorortbahnnetz der Staatseisenbahn wird auf eine Gesamtstreckenlänge von 437 km berechnet. Die Ringbahn wurde 1872 eröffnet und hat sich allmählich zu diesem Umfange ausgewachsen[1]). Im Frühjahr 1913 hat der preussische Landtag der Vorlage der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Einführung des elektrischen Betriebes zugestimmt[2]); mit seiner Einführung wird sich die Leistungsfähigkeit der Berliner Bahnen zweifellos steigern, nach Berechnung um 25—50% der bisherigen.

Im industriereichen Sachsen[3]) und im Kohlenrevier des Rheinlandes hat der Verkehr der Staatseisenbahnen besonders für die arbeitende Bevölkerung eine bedeutende Ausdehnung erlangt, der von Massnahmen, wie billigen Tarifen und besonderen Arbeiterzügen unterstützt wird.

Auf zuweilen noch vorkommende Bahnarten, Drahtseil-, Zahnradbahnen u. a., die den Verkehr mit einem in oder der Nähe einer Stadt liegenden Berge, z. B. in Salzburg und Heidelberg, vermitteln, sowie die „schienenlosen" Bahnen, die durch eine Oberleitung gespeist werden und des Hilfsmittels der Schiene entraten, in Mülhausen i. E., möge hier hingewiesen sein.

6. Wasserverkehr.

An die lange Reihe der Verkehrsmittel zu Lande schliesst sich in verschiedenen deutschen und ausländischen Städten eine Personenbeförderung zu Wasser an. Von grösserer Bedeutung ist dieser Verkehr durch Dampfschiffe, Dampfboote, Fähren, Motorboote, Ruderboote in Hamburg, Berlin, Breslau, den Rheinstädten und in Dresden[4]). Ist er teilweise auch nur Vergnügungsverkehr, so doch auch z. B. in Hamburg für den täglichen Arbeitsverkehr bemerkenswert. Die Hafen-, Schiffbauarbeiter u. a. benützen Schiffe und Dampfboote[5]), um zu den

[1]) Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. II. S. 102 ff.

[2]) Archiv für Eisenbahnwesen 1913, S. 913 ff.

[3]) Naumann, S. 120.

[4]) Naumann, S. 128.

[5]) Die Dampfschiffe auf der Alster sind sehr zahlreich; sie vermitteln den Verkehr mit der City, Winterhude u. s. f. Die Fahrpreise übersteigen nicht 10 Pfg.

Arbeitsstätten auf den verschiedenen Inseln des Hafens oder von einem Vorort nach der inneren Stadt zu gelangen.

Noch eine Eigentümlichkeit besitzt Hamburg: die sogen. „Jollen"- (d. s. Ruderboote)-Fahrten. An verschiedenen Stellen der Binnen- und Aussenalster, sowie am Hafen sind Bootführerstationen eingerichtet, von denen man sich gegen eine bestimmte Zeittaxe durch den Hafen, nach den Schiffen oder nach anderen Landungsstellen fahren lassen kann, sozusagen ein Droschkenbetrieb zu Wasser. Die Jollenführer haben nummerierte Boote und dürfen nur die festgesetzte Taxe (1 Stunde = 1,50 M.) fordern. Zum Teil besteht Nachtdienst.

Ein starker Lokalverkehr zu Wasser findet sich in London auf der Themse, sowie in Newyork, Boston, Philadelphia, Paris. Das berühmteste Beispiel für einen örtlichen Wasserverkehr bietet aber wohl Venedig, die Lagunenstadt, wo ausschliesslich Boote u. a. den Verkehr übernehmen müssen.

III.

Die drei Prinzipienfragen des städtischen Bahnwesens.

a. Die Betriebsform.

Die Betriebsform der Bahnen ist eine Frage von grosser wirtschafts-, sozial- und verkehrspolitischer Bedeutung im Leben der Städte und deshalb vielumstritten.

I. Das Verhältnis der privaten Bahngesellschaften zur Gemeinde.

Heute zerfallen die Strassenbahnen, denn um diese handelt es sich zumeist, in solche, welche von öffentlichen Korporationen oder von privaten Erwerbsgesellschaften betrieben werden. In der Hauptsache handelt es sich also um die Gegenüberstellung: Kommunal- oder Privatbetrieb, bei letzterem in wohl allen Fällen die aktiengesellschaftliche Betriebsweise. Neben diesen beiden Hauptformen finden wir die Form der gemischt-wirtschaftlichen Unternehmung, indem eine Bahn im Besitze einer Stadt von einer Aktiengesellschaft (in Bochum) betrieben wird; auch das Umgekehrte kommt vor (in Neukölln und Pyrmont). Ferner stehen einige elektrische Strassenbahnen in staatlichem Besitze unter kommunaler Verwaltung (Dresden—Kötzschenbroda, Berlin—Dahlem). Als in den 60er und 70er Jahren die Strassenbahnen in den Städten eingeführt wurden, liess man der Privatunternehmung freien Lauf und suchte ihre Entfaltung möglichst wenig zu belasten oder zu hindern; die Unternehmungen erfuhren nur geringe Beschränkungen. Die Wirtschaftsanschauung des Manchestertums beherrschte in hervorragender Weise die Verkehrspolitik der Städte. Charakteristisch für diese Anschauungsweise ist z. B. die Konzessionierung in Leipzig: hier wurde dem Unternehmer der Betrieb der Bahn auf den Strassen, das Recht der Schienenlegung ohne jedes Entgelt

überlassen, nur zahlte er eine geringe Pachtsumme für die Plätze der Wartehäuschen[1]). Diese Milde wurde damit begründet, dass das Unternehmen zur Förderung des Verkehrs, nicht als Einnahmequelle konzessioniert würde. Es bestanden ferner oft keine strengen Bestimmungen für den Ablauf der Konzession.

Die vertraglichen Bestimmungen waren in den meisten Städten sehr freie, so in Dresden ähnlich denen in Leipzig, wenn auch vereinzelte, so Düsseldorf besonders, eine weitsehauendere Politik trieben und den Unternehmer schärfer verpflichteten. Gerade in Bezug auf die Betriebsform hat das Strassenbahnwesen zweifellos unter dem Einfluss der jeweilig herrschenden Wirtschaftsanschauung gestanden. Die sehr freien Verträge machten sich die Bahngesellschaften in weitem Masse zu Nutze; sie stellten sich damit aber regelmässig in oft scharfen Gegensatz zu den Gemeinden. Mit der Umwandlung in den elektrischen Betrieb, etwa zu Ende der 80er und zu Anfang der 90er Jahre, fiel eine Wandlung der ökonomischen Anschauung zusammen: der Gedanke des Munizipalsozialismus setzte sich mehr und mehr durch und führte, wenn nicht zur Kommunalisierung geschritten wurde, zu dieser Wirtschaftsanschauung mehr angepassten Verträgen. Die Stellung der „privaten" Bahnen, wie sie sich unter dem Einfluss des Munizipalsozialismus ausbildete, soll zunächst charakterisiert werden. Für die Schienenwege muss, wie schon gesagt, ein fremder Baukörper, die öffentliche Strasse, benutzt werden. Die Verträge wurden auf Grund dieses Umstandes nach erfolgter Genehmigung durch die betr. Regierungsbehörde mit der Stadtgemeinde abgeschlossen und in ihnen Rechte und Pflichten genau niedergelegt. Vor allem die Pflichten einer Gesellschaft gegenüber der Gemeinde: ihre finanziellen Leistungen können wir gliedern in 1. ordentliche Abgaben, d. i. die steuerliche Ausnutzung in ihrer Eigenschaft als gewöhnliche Erwerbsgesellschaft und 2. in die ausserordentlichen Abgaben und Ersatzleistungen als Inhaberin eines Betriebes, dem ein Vorrecht auf dem öffentlichen Areale der Kommune eingeräumt ist. Die

[1]) Schr. d. V. f. S. Bd. 129, II. T. S. 54ff.

Stadtgemeinden haben sich jetzt einen weit grösseren Einfluss auf den Betrieb, grössere und vorteilhafte Beteiligung an den Wirtschaftserträgnissen der privaten Bahnen zugesichert. Zweifellos sind die Forderungen von Sonderabgaben der Strassenbahnen berechtigt: eine Extrasteuer ist für das Monopol, das sie auf dem öffentlichen Areal, die Bevorzugung, die sie vor anderen Fuhrwerken dadurch geniessen, durchaus angebracht. Die sogenannten Ersatzleistungen, als welche Strassenverbreiterung, Strassenreinigung, Schneeabfuhr, Strassenausbesserung zu nennen sind, werden zum Teil dadurch erfüllt, indem diese Arbeiten von den Bahnen selbst ausgeführt werden; wo dies nicht der Fall ist, werden sie regelmässig von den Kommunen zu Zahlungen verpflichtet[1]). Die wichtigsten Vertragsbestandteile sind neben den Festsetzungen betreffend den Ablauf der Konzession, die Dauer derselben die Bestimmungen über eine ausserordentliche Abgabe. In Deutschland sind jetzt Abgaben überall vorhanden, in der Form allerdings sehr verschieden: entweder fixiert oder an eine Tatsache im Betriebe gebunden[2]). Bei letzterer dient als Bemessungsgrundlage öfters ein äusserliches Merkmal, Zahl

[1]) Die Zahlungen an die Stadtkasse betrugen im Jahre 1909 für:

	Benutzung d. Strassen, konzessionsmäss. Abgabe	Pflasterung und Unterhaltung der Strassen	Verbreiterung von Strassen	Strassenreinigung und Schneeabfuhr
Berlin	3 438 321	51 535	—	94 562
Bremen . . .	175 728	56 417	—	13 540
Hamburg . .	1 381 909	617 284	97 501	—
Leipzig . . .	344 080	77 900	93 458	159 290
Magdeburg . .	90 384	—	—	2 638
Stuttgart . . .	114 804	—	—	—
Altona. . . .	9 000	225	32 000	1 955
Barmen . . .	18 901	8 651	—	—
Danzig . . .	13 650	—	—	—
Frankfurt a. O.	14 365	—	—	—

[1]) Statistisches Jahrbuch deutscher Städte 1912.

[2]) Hermes, S. 14ff.

der zurückgelegten Wagenkilometer, Zahl der beförderten Personen, die finanziellen Ergebnisse u. s. f. Das vorwiegende sind die letzteren; hier finden wir eine Scheidung: entweder Erhebung vom Bruttoertrage oder vom Reingewinn, beide meist progressiv. Eine vielumstrittene Frage ist, welche von beiden Abgabenarten als die gerechtere anzusehen ist. Die Meinung[1]), dass als gerechteste Form der Besteuerung die progressive Besteuerung des Reingewinns anzusehen ist, dürfte das Meiste für sich haben. Es ist erklärlich, dass die in Deutschland zuweilen hohe finanzielle Belastung sehr viele Gegner gefunden hat; die Bestimmungen s. Zt. in Bremen sind geradezu zwangsweise Gewinnbeteiligung seitens der Stadt genannt worden. Die Abgabe betrug dort die Hälfte des Reingewinns, soweit er über 5% des Aktienkapitals hinausging.

Neben diesen Abgaben haben die Städte Einfluss auf Linienführung und Tarife; in Berlin muss die Bahngesellschaft vertragsmässig auf Aufforderung der Stadt, wenn zwei Drittel der anliegenden Grundstücke bebaut sind, 10 km weiterbauen, in Halle bei der gleichen Voraussetzung 4 km. Bei dem Tarife können die Städte meist die gesamte Höhe und die Änderungen der Fahrpreise genehmigen und sie sind oft, wie in Leipzig, erste Instanz in allen Tariffragen. Gerade bei diesen rigorosen Bestimmungen ist es den Städten sehr gut möglich, eine weitreichendere indirekte Verkehrspolitik zu treiben wie früher.

Ausserdem üben sie auch durch ihre Organe, Wohlfahrts- und Baupolizei manche Kontrolle, bei Erneuerung der Wagen, bei Festsetzung der Fahrpläne. Nach Ablauf der Konzession ist in den einzelnen Fällen unter recht verschiedenen Bestimmungen Heimfall an die Kommune vorgesehen[2]).

[1]) Hermes, S. 14 ff.

[2]) In Leipzig wurde die Pferdebahngesellschaft 1895 in elektrischen Betrieb umgewandelt und von diesem Zeitpunkte an auf 40 Jahre konzessioniert. Nach dieser Zeit geht die gesamte Anlage mit allem Zubehör ohne Entgelt in das Eigentum der Stadt über. Auch kann die Stadt vor Ablauf der Konzessionszeit nach dem 20., 25., 30. und 35. Jahre die Gesamtanlage käuflich übernehmen. Sternberg, S. 59.

Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhange die Freifahrten städtischer Beamter und Kollegien[1]), die häufig gewährt werden müssen. Leistungen der Stadtgemeinden, Subventionen, Zinsengarantien fallen in Deutschland ganz weg.

II. Die praktischen Ergebnisse der Kommunalisierung.

Der Gedanke der Kommunalisierung, eine munizipalsozialistische Anschauungsweise, schlug besonders im deutschen Reiche Wurzel. Bis 1898/99 sind 19 deutsche Gemeinden im Besitze von Strassenbahnen: in Düsseldorf, Cöpenick, Elberfeld, München, Wiesloch, Solingen, Halle, München-Gladbach-Rheydt, Frankfurt a. M. war der Betrieb zunächst an Privatunternehmer verpachtet, bezw. wurde er auf Gemeinderechnung verwaltet. In Barmen, Schwelm, Königsberg, Darmstadt, Friedrichshagen, Eckesey, Oberhausen, Herne, Recklinghausen, Mülheim wurde der Betrieb von der Gemeinde selbst geführt. Die Übernahme durch die Gemeinde erfolgte meist mit der Umwandlung in den elektrischen Betrieb. Als erster grösseren deutschen Stadt gebührt Düsseldorf der Vorrang in der Kommunalisierung[2]): die 1876 von einem belgischen Unternehmer angelegte Pferdebahn wurde 1892 von der Stadt angekauft. Schon bei dem Ankauf wurde der städtische Regiebetrieb zwar erwogen, jedoch nicht ausgeführt; vielmehr übernahm ein Unternehmer den Betrieb auf den bestehenden Geleisen und auf den von der Stadt neu zu erbauenden Linien. Die Stadt hatte den Bau und die Unterhaltung der Strassen, Geleise und Bahnhöfe übernommen. Dem Unternehmer wurde der Betrieb eingeengt durch weitgehende vertragliche Bestimmungen, die der Stadt überragenden Einfluss sicherten[3]). 1896 wurde der elektrische Betrieb eingeführt

[1]) In Leipzig geniessen die städtischen Beamten und das Stadtverordnetenkollegium freie Fahrten auf allen Strassenbahnlinien. Von der Grossen Leipziger Strassenbahn wurde der Wert dieser Fahrten (und der Entfall der Einnahme) auf etwa 70000 M. jährlich berechnet.

[2]) Sinner, S. 22.

[3]) So musste der Unternehmer einen wöchentlichen Bericht einreichen, auf Grund dessen zwischen den beiden Interessenten abgerechnet wurde, und der Stadt stand jederzeit die Kontrolle der Bücher zu.

und bald danach, 1899/1900, trat städtische Regie ein. Die Bahnen in Dresden wurden 1905 in kommunalen Betrieb genommen, indem sie die Stadt von den zwei bis dahin bestehenden Gesellschaften, der Aktiengesellschaft Dresdener Strassenbahn und der Deutschen Strassenbahngesellschaft ankaufte. Die Schicksale der beiden Bahngesellschaften, die seit 1871 bezw. 1889 die Bahnen in Dresden betrieben, waren sehr wechselvolle[1]). Fortwährende Misshelligkeiten mit der Stadtverwaltung veranlassten diese zu dem für sie überaus günstigen Vorgehen. Der Betrieb hat sich, trotz des enorm hohen Ankaufspreises[2]) sehr rentabel gestaltet: 1912 verblieb für den städtischen Haushalt ein Reingewinn von 584080 M.[3])

Meist vor Ablauf der Konzession kauften die Städte die Bahnen an; nur zwei, München und Dortmund, warteten den Ablauf der Konzession ab. Eine grössere Anzahl Großstädte sind heute im Besitz eigner Bahnen; neben den erwähnten: Frankfurt a. M., Cöln, Breslau, Karlsruhe, Mainz, Mannheim, Chemnitz u. s. f. Sehr oft finden sich städtische und private Betriebe nebeneinander, so in Berlin.

Im Jahre 1909 waren 36 Städte der Grössenklassen von 50000 Einwohnern an im ganzen oder teilweisen Besitz von Bahnen; insgesamt waren (1910) von 268 Strassenbahnbetrieben 118 kommunal. Im Jahre 1912 ist ihre Zahl bereits auf 133 gestiegen. Davon kommen auf Preussen 95, auf die anderen Bundesstaaten 38[4]). Die grössten Kommunalbahnen haben Dresden mit 114,94 km, München mit 94,94 km, Frankfurt a. M. mit 89,82 km, Cöln 81,30 km u. s. f.

In Österreich finden wir annähernd dieselbe Stufe der Kommunalisierung wie in Deutschland[5]). In Wien wurden die Strassenbahnen 1898 in kommunale Regie genommen, nachdem sich die bis dahin herrschende Wiener Trambahngesellschaft

[1]) Grossmann, S. 20 ff.

[2]) Der Kaufpreis betrug 40 Millionen M., für die Aktien mussten 185% bezahlt werden.

[3]) Verwaltungsbericht der städtischen Strassenbahn zu Dresden 1912, S. 13.

[4]) Zeitschrift für Kleinbahnen 1914, Heft 4.

[5]) Schr. d. V. f. S. Bd. 130, S. 37.

in jeder Weise durch ihre Profitgier missliebig gemacht hatte. In Prag werden die elektrischen Strassenbahnen die „wichtigste Gemeindeunternehmung" genannt und ihre Erfolge sind für Kommune wie Publikum ungleich besser als unter der privaten Bewirtschaftung.

In England existieren heute (1912) 88 Strassenbahnen in städtischem Besitz und Betrieb, während weitere 86 städtisch, aber verpachtet sind. 1897 waren in England insgesamt 159 Strassenbahnbetriebe vorhanden, davon 42 in Gemeindeeigentum, nur 8 waren damals selbstverwaltet, die übrigen waren verpachtet.

Die Schweiz hat auf diesem Gebiete in kürzester Zeit viel erreicht: obgleich ihre Strassenbahnen durchschnittlich um fast zwei Jahrzehnte jünger wie die deutschen sind, befanden sich doch 1903 bereits 30% der gesamten Betriebslänge in Gemeindebesitz und -betrieb.

Frankreich[1]) ist neben Belgien das Land, in dem der Munizipalsozialismus bisher nur geringe Fortschritte gemacht hat. Selbst in den Vereinigten Staaten, in denen das Verkehrswesen ganz in den Händen der privaten Unternehmungen gelegen hat, ist jetzt eine Bewegung im Gange, die Strassenbahnen in städtischen Besitz zu bringen. Einige Erfolge haben die Gemeinden schon aufzuweisen; besonders haben sie sich einen massgebenden Einfluss auf den Betrieb und das finanzielle Gebaren der Gesellschaften gesichert. Dieser Einfluss geht z. B in Chicago, Cleveland und Philadelphia so weit, dass man die Stadtgemeinden als eigentliche Beherrscher der Bahnen[2]) und die Unternehmer selbst nur als die Organe der Stadtverwaltung ansehen muss.

In vielem erinnert die so entstandene Betriebsweise an die in Deutschland zur Anwendung gekommene Form der gemischt-wirtschaftlichen Unternehmung[3]). Bisher hat noch keine Stadt in N.-Amerika die Bahnen in eigenen Besitz zu erlangen gewusst.

In allen Ländern hat sich die Idee der Kommunalisierung der Strassenbahnen verbreitet.

[1]) Sch. d. V. f. S. Bde. 130—132, S. 38.

[2]) Zeitschrift für Kleinbahnen, 1907.

[3]) Passow, S. 2, ff.

II. Die Begründung der Kommunalisierung

Wie die Entwicklung des Verhältnisses der privaten Bahnen zu den Gemeinden gezeigt hat, kam der Gedanke der Kommunalisierung mit dem Wandel der ökonomischen Anschauungen in Fluss. Zwischen den Anhängern der Manchesterrichtung und den Vertretern kollektivistischer Wirtschaftsgrundsätze ist es eine der bedeutsamsten Streitfragen, ob Staat oder Gemeinde auch als Betriebsunternehmer auftreten oder sich auf ihre politischen Aufgaben beschränken sollen. Nicht nur in der Theorie wogt hierum ein heisser Kampf[1]), auch in der Praxis erhebt er sich jedesmal von neuem, wenn ein Gemeinwesen ein für die Allgemeinheit wichtiges weiteres Gebiet in den Kreis seiner Betätigung ziehen will.

Zu Beginn der städtischen Strassenbahnentwicklung in Deutschland war kein Gedanke daran, dass man die Bahnen etwa in städtischer Regie betreiben könnte. Der Gedanke der Verwendbarkeit der städtischen Verwaltung im Strassenbahnwesen kam ganz von selbst in den Kreis der kommunalpolitischen Betrachtungen, nachdem sich bei den anfänglich sehr freien Verträgen vielfache Interessenkonflikte zwischen Gesellschaft und Gemeinde herausgestellt hatten. Diese Kollisionen und Interessenkämpfe waren und sind nur zu natürliche; die Gesellschaften als reine Erwerbsgesellschaften stellten naturgemäss ihre Erwerbsinteressen in den Vordergrund, so bei Anlage der Bahnlinien vor allem, während die Gemeinden Rücksichtnahme aus Gründen besonders sozial-, überhaupt volkswirtschaftlicher Art forderten. So wählten die Gesellschaften selbstverständlich bei der Bahnlinienführung nur gut rentierende Gegenden; lag es dann im allgemeinen Interesse, auch weniger rentable Strecken zu bauen, so war die Geneigtheit einer Erwerbsgesellschaft aus Furcht vor ungenügender Verzinsung nicht allzu gross. Häufige Prozesse gerade wegen ungenügenden

[1]) In neuester Zeit erst hat die Kontroverse zwischen Lord Aveburg und E. Schiff diese Frage von neuem aufgegriffen, da Avebury sich scharf gegen den Munizipal- und Staatssozialismus wendet.

Ausbaues des Bahnnetzes in Leipzig[1]), Königsberg u. a. zeigen kein gutes Verhältnis zwischen Magistrat und Gesellschaft.

Der Wandel in der Wirtschaftsanschauung und diese fortwährenden Kämpfe stellten, zumal mit der Einführung der Elektrizität sich doch Veränderungen ergaben, den Gedanken der Verstadtlichung in den Vordergrund.

Die Frage der Strassenbahn als Objekt der Gemeindewirtschaft lässt sich theoretisch sehr wohl begründen: werden doch in ausgedehntem Masse Gemeindebetriebe aller Art, Wasser-, Gas-, und Elektrizitätswerke mit gutem Erfolge betrieben. Warum sollte schliesslich eine Strassenbahn, die dem öffentlichen Interesse in hohem Masse dient, nicht auch durch die öffentliche Korporation betrieben werden. Hierbei sind übrigens alle Schienenbahnen, die einer städtischen Wirtschaftseinheit dienen, unter diese Frage zu stellen, und wenn im folgenden nur von Strassenbahnen die Rede sein wird, so sind auch die Schnellbahnen, bis zu einem gewissen Grade die Vorortseisenbahnen, inbegriffen. Die Bekehrung zum Munizipalsozialismus vollzog sich gerade zuerst im Lande des Manchestertums, in England; Manchester erhielt 1817 bereits den ersten kommunalen Betrieb, ein Gaswerk.

Von hier griff der Gedanke zu Ende des Jahrhunderts auf Deutschland über. Wenn Roscher[2]) von dem starken Triebe spricht, den intensivere Transportmittel zur Monopolisierung haben, so ist dies Wort im vollsten Umfange auf das lokale Bahnwesen anzuwenden. Der Betrieb der Verkehrsanstalten führt seiner Natur nach zur Monopolisierung, weil diese auf dem Gebiete wirtschaftlich das einzig Richtige ist. Herbeiführung von Konkurrenzbetrieb kann gerade hier nicht den ge-

[1]) Schr. d. V. f. S., Bd. 129, II. T.: Hier weigerte sich erst in letzter Zeit die Gesellschaft trotz vertraglicher Verpflichtung, neue Strecken zu bauen, da sie zum Weiterbau von Linien, nicht von Bahnstrecken, verpflichtet sei. Die Stadt hatte 1906 die Verlängerung einer Strecke um etwa 300 m nach der Peripherie der Stadt zu verlangt, weil sich die betr. Gegend um 300 m weiter hinaus entwickelt hatte. Die Bewohner des neuentstandenen Viertels hatten natürlich grosses Interesse an der Verlängerung der Bahn. In dem von der Stadt angestrengten Prozesse wurde sie sogar abgewiesen. Es versagten hier die Vertragsbestimmungen, die auf Grund der Erfahrungen mit der Pferdebahn aufgenommen worden waren.

[2]) Roscher-Stieda, § 80 ff.

wünschten Erfolg haben. Durch den Konkurrenzbetrieb entsteht häufig ein unproduktiver Mehraufwand. Ein Konkurrenzkampf hat häufig mit Monopolisierung des stärkeren Teiles durch Aufsaugung des schwächeren geendet, wie das Beispiel der Grossen Berliner Strassenbahn und die Verhältnisse in Cassel gezeigt haben.

Bei Nebeneinanderbestehen mehrerer Gesellschaften zeigen sich mannigfache Übelstände für das Publikum; es gelten die Umsteigekarten der einen Bahn nicht für die andere. Dann hat die eine gewöhnlich ältere Bahn schon sämtliche gute Linien in Besitz, wie in Leipzig, und leicht könnte damit eine Übersättigung an Verkehrsmitteln eintreten. Die Herbeiführung von Konkurrenz wirkt wohl anfänglich anspornend, jedoch ist es vorgekommen, dass sich die ursprünglich konkurrierenden Gegner einigen und dann geschlossen der Gemeinde gegenüber auftreten[1]). Die Eingabe deutscher Lohnfuhrunternehmer an dem Reichstag 1898 gegen die Bevorzugung der Privatstrassenbahnen wird verständlich[2]); denn es ist nicht einzusehen, warum diese, ebenfalls als privates Fuhrunternehmen, ein Privileg vor dem übrigen inne haben. Das tatsächliche Monopol, das in den meisten Fällen eine Strassenbahn besitzt, kann bei einem öffentlichen Institute wie den Bahnen sicher am besten in derjenigen Hand liegen, die den Zwecken der Allgemeinheit dient, also der Gemeinde selbst[2]). Es entsteht die Frage, ob man das Verkehrsmonopol lieber der Stadt oder einer Privatgesellschaft anvertraut. Letztere nimmt sich das Erwerbsprinzip mit allen Konsequenzen desselben zur Richtschnur, die Stadt wird das Verkehrsnetz gleichmässig, einheitlich und im allgemeinen Interesse verwalten. Beachtenswert bei der kommunalen Verwaltung sind: 1. die finanzielle Seite und 2. die Vorzüge sozialpolitischer Art, die sich nach innen in die Angestelltenfrage

[1]) In Leipzig wurde 1895/96 eine zweite, Konkurrenz-Bahn konzessioniert; da diese mit Einheitstarif fahren wollte, sah sich die andere Gesellschaft veranlasst, von ihrem Teilstreckentarif abzugehen. Heute sind nun beide Gesellschaften einmütig bestrebt, den Teilstreckentarif wieder genehmigt zu erhalten.

[2]) Es ist geradezu ein sozialpolitischer Widersinn, wenn Privataktionäre in unserer Zeit 10 und mehr Prozent Dividende allein dem Umstand verdanken, dass in einer Strasse nur eine Strassenbahn fahren kann, und dass gerade ihre Aktiengesellschaft das Monopol dieser Linien erhalten hat.

und nach aussen in die Interessen des fahrenden Publikums, der Einwohnerschaft der Stadt, gliedern. Eine freiere Beweglichkeit der Städte an sich ist zunächst als ein Vorzug weitgehenster Art hervorzuheben.

Diese Beweglichkeit, besonders auf finanziellem Gebiet, der Personalkredit, gestattet ihr in der Anlage und Verwaltung der Bahn anders zu verfahren, wie eine Erwerbsgesellschaft. Sie vermag einen Verlust anders und leichter zu ertragen, da ihr andere Einnahmequellen zu Gebote stehen; sie hat vollkommene Freiheit in der Tarifierung, Bahnlinienführung. Vereinfachung in der Leitung kann eintreten, so dass kaum, wie in Leipzig, 3 und noch mehr Direktorenposten vorkommen dürften. Erleichterung der Steuerlast ist im allgemeinen keine Phrase, wenn wir das Beispiel in Hannover heranziehen: Dort wurden nach dem Etat von 1897/98 100% Zuschlag zur Staatseinkommensteuer als Gemeindeeinkommensteuer erhoben, wofür 2 Mill. M. veranschlagt wurden. 1897 verteilte die Strassenbahngesellschaft eine Dividende von 5%. Durch diese Einnahme hätte die Gemeindeeinkommensteuer von 100 auf 77½% ermässigt werden können. Die neue Einnahmequelle, die der Strassenbahnbetrieb erschliesst, ist nicht zu unterschätzen. Über ihre Berechtigung wird immer ein Streit der Meinungen bestehen. Aber die Gemeindebetriebe, und unter ihnen die Strassenbahnen, werden in Zukunft noch mehr als bisher das Rückgrat der kommunalen Finanzwirtschaft[1]).

[1]) Statistisches Jahrbuch deutscher Städte 1913: Die Überweisungen an die Stadtkasse (im Jahre 1910) der kommunalen Bahnen betrugen in:

Berlin	171 100	Nürnberg . .	234 829
Cöln	1 169 606	Wiesbaden . .	23 110
Düsseldorf . .	88 624	Hildesheim . .	34 027
Frankfurt a. M.	1 474 213	Lübeck . . .	31 822
München . . .	1 556 299	Remscheid . .	80 000

von 47 Städten über 50000 Einwohner waren 14 städtische Betriebe Zuschussbetriebe.

Von den deutschen Strassenbahnen verzinsten sich 1910 mit:

	0	1	2	3	4	5	5—10	über 10%
1. private . .	23	8	19	23	23	34	78	12
2. kommunale	13	4	8	14	15	18	30	8

Natürlich haben die städtischen und privaten Grossbetriebe im Strassenbahnwesen einen grossen Bedarf an Rohmaterialien. Während private Unternehmungen bei ihrer Bedarfsdeckung die günstige Lage des internationalen Marktes ausnützen, wird ein städtischer Betrieb den nationalen und heimischen Markt berücksichtigen und oft teurer kaufen müssen. Verglichen mit privaten haben die städtischen Strassenbahnbetriebe in jeder Beziehung mehr Verpflichtungen, arbeiten mit einem, aus sozialen und öffentlichen Gründen berechtigten Mehraufwand. Schon diese wenigen Ausführungen, denen sich viele einzelne Punkte hinzufügen liessen, nehmen sich zugunsten der kommunalen Bewirtschaftung aus. Einige Gründe der Gegnerschaft des Kommunalbetriebes mögen in Kürze folgen. Man macht ihm zunächst im Allgemeinen den Vorwurf, dass das Eindringen des Bürokratismus und Schematismus die Folge seiner Einführung seien, die bei einem so individuellen Betriebszweige wie den Strassenbahnen wenig gutes stifteten. Dieser Einwand ist kaum stichhaltig: da eine Aktiengesellschaft ihren Betrieb ebenfalls durch beauftragte dritte Personen ausführen lassen muss, so ist, wie Roscher[1]) hervorhebt, nicht einzusehen, weshalb Beamte einer Privatgesellschaft freier, interessierter sein, weniger bürokratischen Geist besitzen sollten als Gemeindebeamte. Dieser Einwand dürfte, zumal städtische Strassenbahnbeamte, ausser der leitenden Persönlichkeit nicht ohne weiteres lebenslänglich angestellt werden[2]), unhaltbar sein. Der so oft, besonders von sozialistischer Seite, gemachte Vorwurf der neuen Einnahmequelle, die in den Überschüssen nur indirekte oder richtiger verhüllte Steuern sehen, wird dadurch entkräftet, dass die Stadt bei aller Rücksichtnahme auf das Allgemeinwohl einen angemessenen Erwerbsstandpunkt vertreten kann. Als einzig richtiges Prinzip bei der Preisbildung im Strassenbahnwesen ist das Erwerbsprinzip anzusehen. Das Prinzip der blossen Selbstkostendeckung ist bei den Strassen-

[1]) Roscher-Stieda, S. 494.

[2]) Wippermann, S. 19: Von 107 kommunalen Strassenbahnleitern waren 1910: 53 auf Lebenszeit mit Recht auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung, 43 auf längere Zeitabschnitte, meist 12 Jahre, und 11 mit kürzeren Fristen angestellt.

bahnen nicht zur Anwendung zu bringen: die leicht wechselnden Einnahmen müssten ein fortwährendes Gleiten und Verschieben der Preise voraussetzen. Abzulehnen ist natürlich vollkommen, wie vorgeschlagen, die Unentgeltlichkeit. Zur Minderung der kommunalen Steuerlast erscheint es gerechtfertigt, eine Bahn in gewissen Grenzen als Erwerbsquelle auszugestalten, besonders wenn man den Wegfall der Einnahmen, die der Stadtkasse bisher von den privaten Bahngesellschaften zuflossen, in Betracht zieht. Die angeführten Vorzüge der städtischen Regie nach Seiten der Angestellten wie des Publikums bleiben vollends zu Recht bestehen: nachgewiesenermassen ist, wie wir noch hören werden, die Lage der Angestellten bei kommunalen Bahnen eine bessere. Ebenso werden die Interessen der Einwohner, besonders der unteren Klassen durch Sondertarife, Sonderfahrten u. a. m. gewahrt. Die, durch alle diese Umstände, teuere Bewirtschaftung wird gleichfalls häufig genug einer scharfen Kritik unterzogen. Es wird hierbei immer übersehen, dass der Standpunkt der Bewirtschaftung ein anderer ist; die teure Ankaufsweise[1])[2]), andere Abschreibung und Tilgung sind ebenfalls massgebende Gründe. Öffentliche Betriebe sollen stets Musterbetriebe sein und rechtfertigen schon damit ihre teurere Verwaltung.

Dass die deutschen Städte, besonders die Großstädte, so spät erst dazu übergingen, sich eigne Verkehrsunternehmungen zu schaffen, ist ihnen von mancher Seite zum Vorwurfe gemacht worden. Aber gerade die Großstädte hatten bei ihrem raschen Wachstum soviel Kosten und Arbeit für Strassenanlagen, Brücken, Schulen u. a. m. aufzubringen, dass sie nicht auch noch Verkehrsanstalten schaffen konnten. Sie waren dazu umsoweniger in der Lage[3]), als der städtische Verkehr ganz neue bau- und betriebstechnische Aufgaben stellte, für die keine Erfahrungen vorlagen und mit denen ein hohes

[1]) vergl. S. 58: nur zwei Städte haben in Deutschland den Zeitpunkt des Ablaufs der Konzession zur Übernahme der Bahnen gewählt: die übrigen kauften die Bahnen wie erwähnt vor der Zeit.

[2]) In Crefeld wurden die Aktien nachgewiesenermassen, als der Zeitpunkt der Übernahme durch die Stadt nahte, künstlich auf 165 % getrieben.

[3]) Schöningh, S. 328 ff.

Risiko demgemäss verbunden war. Diese schwierigen technischen und finanziellen Aufgaben sind der Privatindustrie überlassen worden und von ihr in glänzender Weise gelöst. Nachdem der Strassenbahnbetrieb lange Jahre hindurch erprobt worden ist, sind die Städte daran gegangen, diese Betriebe, die sie jetzt vollkommen fähig sind zu beherrschen und für die sie die berufenen Organe sind, zu übernehmen.

Die Wechselbeziehungen, wie sie zwischen diesen Erwägungen und den Wandlungen der Wirtschaftsanschauung bestehen, sind nicht rein zu trennen. Ihr Zusammenhang ist zu unmittelbar, um bestimmt die Behauptung für das eine oder das andere aufstellen, um sagen zu können, welches der Grund und welches der Anlass für die gekennzeichnete Entwicklung war. —

Die neueste Entwicklung der elektrischen Bahnen hat in wirtschaftlich-organisatorischer Hinsicht ein anderes Gepräge[1]) erhalten: es ist der Gedanke der schon erwähnten gemischtwirtschaftlichen Unternehmung. Unter dieser verstehen wir Unternehmungen, bei denen das Unternehmungskapital teils von privaten, teils von öffentlichen Körperschaften aufgebracht ist und die oberste Leitung gleichfalls gemeinsam ausgeübt wird. Auf dem Gebiete der Elektrizitäts- und Gasversorgung wie der Strassenbahnen hat diese neue Gesellschaftsform Eingang gefunden. Insgesamt bedienen sich in Deutschland 15 Städte, namentlich im Gebiete des rheinischen Industriereviers, dieser Wirtschaftsform. Jedoch ist bereits mancherorts, so in Strassburg, wieder davon Abstand genommen, und als ein Übergang zur städtischen Regie benutzt worden. Die Idee des Kommunalbetriebes ist vorderhand unbesiegbar.

b) Die Tariffrage.

In engem Zusammenhang mit der Betriebsform steht die Tarifierung. Betrachten wir die Arten der vorkommenden Tarife[2]).

1. Der Einzeltarif: er kann ein Einheitspreis sein; die Einheit bildet in Deutschland der von Amerika überkommene „Nickel"- (10 Pfg.) satz. Höhere Einheitssätze kommen im

[1]) Passow, S. 5 ff.

[2]) Weiss, S. 20 ff.

deutschen Strassenbahnwesen nicht vor. 2. Als zweite Art ist der Teilstreckentarif zu nennen; er umfasst alle übrigen Tarifarten. Bemessungsgrundlage ist hierbei entweder die absolute Entfernung oder das Zonensystem. Über die Anwendbarkeit der beiden Tarifarten herrscht grosse Zwiespältigkeit. Der Nickeltarif hat seine entschiedenen Vorzüge; seine Einfachheit in technischer Hinsicht ist besonders hervorzuheben. Es können bei der Einkassierung zwei Systeme, Fahrkarte, wobei Bedienung durch den Schaffner erforderlich wird, und das Zahlkastensystem angewandt werden. Tiefere, finanzielle Gründe sprechen für den Teilstreckentarif. Betrachten wir in Kürze die privaten und kommunalen Bahnen in Bezug auf ihre Preisbildung. Zunächst das Vorkommen der beiden Tarifarten[1]). In Berlin fordert die Grosse Berliner Strassenbahn auf ihren Linien den Einheitspreis von 10 Pf. Verschiedentlich hat die Gesellschaft erfolglose Versuche gemacht[2]), einen Teilstreckentarif durchzudrücken. Freilich hat gerade Berlin einen ganz besonderen Ortsverkehr, der gross, lebhaft und umfassend ist, wie er besonders während der 90er Jahre in Dividenden von 12,4—18% zum Ausdruck kam[3]). Die Berliner Verhältnisse lassen sich deswegen schwer denen anderer Städte vergleichen: der Grossen Berliner Strassenbahn ist es ganz gut möglich, mit diesem billigen Einheitssatz enorm lange Strecken zu fahren[4]) und dabei noch hohem Gewinn herauszuwirtschaften.

Nicht so in allen anderen Städten. Die Tarifverhältnisse in Leipzig, wo beide Hauptgesellschaften ebenfalls Einheitstarif aufweisen, sind durch den Konkurrenzbetrieb hervorgerufen. Als im Jahre 1895 die Leipziger elektrische Strassenbahn als Konkurrentin der „Grossen Leipziger" Gesellschaft auf den Plan trat, sah sich letztere genötigt, ihren Tarif herabzusetzen[5]). Reine Wettbewerbsbestrebungen haben also in Leipzig zu den niedrigen Sätzen geführt. Seit Jahren sind aber bezeichnender-

[1]) Weiss, S. 35.

[2]) Buschmann, S. 76.

[3]) Ein Rückgang dieser hohen Dividenden ist seit Einführung der elektrischen Schnellbahn eingetreten.

[4]) Die längste für 10 Pfg. befahrbare Strecke beträgt 22,3 km.

[5]) Grossmann, S. 26.

weise die beiden Gesellschaften bemüht, bei einer gewissen Fahrtlänge[1]) einen Entfernungstarif einführen zu dürfen. Das Stadtparlament setzt diesen Bestrebungen jedoch einen andauernden Widerstand entgegen[2]). Man wird vielleicht vermuten, dass auch in Leipzig der 10 Pfg.-Tarif, wie in Berlin, genügend sei, die Gesellschaften in Bezug auf Rentabilität auf der Höhe zu erhalten. Dem ist nicht so: die Grosse Leipziger Strassenbahn hat die guten Zeiten des rentablen Pferdebahnbetriebes mit Teilstreckentarif hinter sich und dabei die besten und verkehrsreichsten Strassen in Besitz bekommen. Sie ist also heute sehr wohl in der Lage, 7—8% Dividende ausschütten zu können. Die „elektrische Strassenbahn" hingegen blieb lange Zeit nach ihrer Gründung durch den Einheitspreis beeinflusst und bei nur 2—3% stehen[3]). Die Folgen der niederen Fahrpreise zeigen sich in Leipzig in der langsamen Entwicklung des Bahnnetzes; eine grössere Ausdehnung nach den Vororten unterbleibt, da keine angemessene Verzinsung winkt. In verschiedenen Gross- und Mittelstädten herrscht bei den privaten Bahnen der Einheitstarif, in Magdeburg, Cassel u. a.: alle privaten Bahnbetriebe sind jedoch bestrebt, den Teilstreckentarif einführen zu dürfen[4]).

Bei den kommunalen Bahnen[5]) finden wir folgendes: München wandte sich, nachdem es den Einheitstarif, wie er bei der privaten Bahngesellschaft bestanden, angewandt hatte, von diesem ab und dem Zonensystem zu. In Dresden vollzog sich ebenfalls eine Tarifänderung von Einheits- zum Teilstreckensystem; dasselbe geschah in Düsseldorf, Königsberg, Frankfurt a. M.

Kurz, wir finden in Deutschland allerwärts die Tendenz des Überganges vom Einheits- zum Teilstreckentarif. Die

[1]) Von 5 km an auf 15 Pfg. u. s. f.

[2]) Im Aussenortsverkehr allein, vermittelt durch die Aussenbahngesellschaft ist es gelungen, diesen Widerstand zu brechen und die Genehmigung zur Erhebung höherer Sätze zu erlangen.

[3]) 1913: 5%.

[4]) In Stettin ist es der Gesellschaft gelungen, die Genehmigung zu einem gemischten Tarif zu erhalten.

[5]) Kommunales Jahrbuch, 1910. Weiss, S. 35ff.

finanzielle Wirkung des 10-Pfg-Tarifes hat im ganzen gezeigt, dass er keine solche Verkehrssteigerung zu bewirken vermochte, um einen Ausgleich mit den dadurch niedrigeren Einnahmen zu schaffen. Die kommunalen Bahnen zogen aus dieser Erkenntnis zuerst die Konsequenz und gingen zu einem Teilstreckentarif über[1]). Die privaten Bahnen sind meist vertraglich gezwungen, bei dem Einheitssatz auszuharren, versuchen jedoch mit allen Mitteln dagegen anzukämpfen. Sie sträuben sich regelmässig, ihre Bahnnetze auszubauen, um die finanzielle Sicherheit ihres Betriebes nicht zu gefährden. Unter besonders wirtschaftlich günstigen Verhältnissen, wie in Berlin, auch in kleineren Mittelstädten[2]), mag das Einheitssystem ausreichend sein. In Großstädten kann sonst nur ein Teilstreckensystem den wünschenswerten finanziellen Erfolg haben. Einen Ausgleich für die erhöhten Fahrpreise schaffen für die ärmeren Klassen die Sondertarife[3]). Fast ausschliesslich betätigen sich in dieser Hinsicht die kommunalen Bahnen[4]). Die privaten Bahnen stehen hier vollkommen zurück: kaum eine der großstädtischen Bahnen weist Vergünstigungen für Arbeiter auf[5]). Höchstens ist neben der Ausgabe von Abonnements diejenige von Serienkarten[5]) vorgesehen. Die grosse

[1]) Allgemein wird gesagt, dass das Zonensystem hierbei vor dem Entfernungstarif den Vorzug verdiene. Als absolut kann das aber sicher nicht gelten; immer müssen auch die individuellen Verhältnisse über dem Prinzip stehen.

[2]) Bei der städtischen Strassenbahn in Fürth, Flensburg, bei den privaten Bahnen in Görlitz u. a. herrscht der Einheitstarif.

[3]) Kommunales Jahrbuch 1910. Weiss, S. 60 ff.

[4]) In Dresden findet eine Ermässigung von 50—75%, d. i. sogar noch weit über die Verbilligung des Fahrpreises durch ein gewöhnliches Abonnement, bei den Arbeiterwochenkarten statt. Diese Karten gelangen hier, wie anderwärts nur zur Ausgabe gegen Vorzeigung der Invalidenkarte, des Arbeitsbuches u. a. m. und sind meist an Werktagen, zu bestimmten Stunden zu benutzen. Insgesamt wurden in Dresden 1912: 792636 Wochenkarten verkauft.

[5]) In Leipzig sind auf der „Roten", der elektrischen Strassenbahn A.-G., Serienkarten käuflich, die das Prinzip verfolgen, bei Abnahme von 6 bezw. 12 Karten eine Verbilligung (pro Fahrt um etwa 1½ Pfg.) zu gewähren. Dies sind in Leipzig als Vergünstigung für die arbeitende Bevölkerung die einzigen Massnahmen.

sozialpolitische Bedeutung dieser Massnahmen braucht wohl nicht besonders betont zu werden[1]). Die Funktionen der Strassenbahnen sollen gemeinnützige sein; sie dienen der Allgemeinheit, sie können nicht mehr ohne ganz bedeutende allgemeine Einbussen entbehrt werden. Die Heranziehung der Massen durch den billigen Einheitspreis ist nicht in dem Masse gelungen, wie es notwendig wäre, um einen Ausgleich für diese Billigkeit zu schaffen: das ist das Resultat, welches sich in den letzten Jahrzehnten im deutschen Strassenbahnwesen herausgestellt hat.

Für den Strassenbahnbetrieb erscheint demnach ein erhöhter Tarif gerechtfertigt, um neben den finanziellen Wirkungen für den Betrieb selbst, Leistung und Gegenleistung in ein entsprechenderes Verhältnis zu bringen[2]). Im Zusammenhang mit dem Vordringen des Gedankens der Verstadtlichung wird der Einheitstarif überwunden; der Teilstreckentarif ist das Korrelativum der städtischen Regie geworden. Ausgleiche dafür sind schon in reichem Masse vorhanden. Das Argument gegen Kommunalisierung, wie es die höheren Tarife der städtischen Betriebe waren und zuweilen noch sind, kann unter diesen Umständen kaum aufrecht erhalten werden. Private Betriebe zeigen dieselbe Tendenz und beweisen die Notwendigkeit; soziale und öffentliche, daneben finanzielle Gründe sind die Berechtigung.

c) Die Angestelltenfrage.

In den inneren Verhältnissen der Strassenbahnen nehmen die Angestellten, besonders die Hauptkategorien Wagenführer und Schaffner eine umfangreiche Stellung ein. Das ständige Personal der deutschen Strassenbahnen bestand 1909 aus 49739 Personen, davon 34542 Angestellten (d. h. Wagenführern und Schaffnern) und 15179 ständigen Arbeitern; 1910 aus insgesamt 52281 Personen, die sich mit 36029 auf das Fahrpersonal und mit 16252

[1]) Die Staatseisenbahnen leisten ja ebenfalls einen grossen Beitrag durch ihre Vergünstigungen für die arbeitende Bevölkerung.
Naumann, S. 120ff.
Berlin und seine Eisenbahnen II, S. 123 ff.

[2]) Philippovich, II, 2. S. 49.

auf die ständigen Arbeiter verteilen[1])[2]). Als ständige Arbeiter werden bezeichnet Wagenwäscher, Weichensteller, Handwerker und Streckenarbeiter zwecks Instandhaltung der Gleise. Die grosse Masse der Strassenbahnangestellten ist unorganisiert, ein verschwindend geringer Teil findet sich in gelben Gewerkschaften „Direktionsvereinen" zusammengefasst. In langsam steigendem Masse wenden sich die „Strassenbahner" der sozialdemokratischen Organisation zu; in dem „Zentralverband der Handels-, Verkehrsarbeiter und -arbeiterinnen" finden von 1906 an: 2128 = 2,6% der gesamten Strassenbahnangestellten (Fahrer und Schaffner, die übrigen scheiden bei unserer Betrachtung aus). 1907: 2539 = 2,9%; 1908: 2949 = 3,4%; 1909: 3092 = 3,2%; 1910: 4910 = 3,2%. Die Arbeitsverhältnisse und die wirtschaftliche Lage der Strassenbahner i. e. S., wie auch der ständigen Arbeiter sind bis in die neueste Zeit nicht durchweg glänzend gewesen[3]). Die Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik[4]) wie die Erhebung des (sozialdemokratischen) Transportarbeiterverbandes[5]) haben in dieser Hinsicht eine Klarstellung gebracht. Sprechen doch dafür schon allein die vielfachen Streikbewegungen[6]) mit denen die Angestellten unter dem Einfluss ihrer bedrückten

[1]) Schriften des V. f. S. Bd. 99.

[2]) 1906: 27184 Angestellte, 15044 ständige Arbeiter
1907: 30864 Angestellte, 15885 ständige Arbeiter
1908: 33226 Angestellte, 15351 ständige Arbeiter

[3]) Sternberg, S. 100.

[4]) Schr. d. V. f. S., Bd. 99.

[5]) Jahrbücher des Verbandes deutscher Transport- und Verkehrsarbeiter etc. 1908/11. Quark, S. 12 ff.

[6]) Strassenbahnerstreiks fanden statt:

im Jahre	1894	in Dortmund;	im Jahre	1901	in Halle, Braunschweig;
„ „	1896	„ Leipzig, Hamburg;			
„ „	1897	„ Bochum;	„ „	1902	„ Königsberg, Stuttgart, Aachen;
„ „	1898	„ Nürnberg;			
„ „	1899	„ Posen, Leipzig, Frankfurt a. M.;	„ „	1903	„ Dresden, Hamburg;
			„ „	1904	„ Elberfeld, (Schwebebahn);
„ „	1900	„ Königsberg, Magdeburg, Cöln, Stettin, Berlin, Hannover, Karlsruhe, Düsseldorf, Erfurt;	„ „	1905	„ Dortmund, Kiel, Cöln, Coblenz, Augsburg, Posen;
			„ „	1913	„ Hamburg (Hochb.)

Lage, ihrer zuweilen überaus grossen Ausnutzung den Kampf ihrer wirtschaftlichen Interessen aufnahmen. Insgesamt sind von 1894—1913 37 Bewegungen zu verzeichnen. Aus der Fülle des vorhandenen Materials soll nur einiges herausgehoben werden:

Der Beruf des Wagenführers und des Schaffners ist ohne Frage ein sehr anstrengender: man mache es sich nur einmal klar, welche Anstrengung und fortwährende geistige Anspannung es bedeutet, einen Wagen durch verkehrsreiche Strassen ohne Schaden für diesen, für die Fahrgäste und die Strassenpassanten zu lenken. Die Plätze des Führers und des Schaffners sind meist ungeschützt, wie z. B. Leipzig. Bei allen Unbilden der Witterung, während der ganzen Zeit stehend[1]), müssen sie ihren Dienst verrichten. Sehr lange Dienstzeiten hatten sich eingebürgert[2]). Für den industriellen Arbeiter gelten als Arbeitszeit die Stunden, die er im Arbeitsraum verbringt. Bei dem Strassenbahnbediensteten zählen als Arbeitszeit diejenigen Stunden, in denen er auf einer „Tour" beschäftigt ist. Mit diesem eigentlichen Dienst sind aber zahlreiche Nebenarbeiten verknüpft, so das Umschalten der Stromleitung, Wechseln der Türen, Lichte, Abrechnen des Fahrterlöses u. a. m., die Dienstzeit bedeutend verlängern. Mit dem Übergang in kommunale Verwaltung haben sich die Dienstzeiten wesentlich verringert. Obenan unter den kommunalen Betrieben in weitgehendster Verkürzung der Arbeitszeit steht die Cölner städtische Strassenbahn mit 8—9 Stunden täglicher Beschäftigung. Mit dem Anwachsen der meisten großstädtischen Verkehrsnetze war häufig ein fast ununterbrochener Betrieb erforderlich. Die Einführung von Schichtwechsel verbesserte die Dienstzeiten, sodass heute unter Vorantritt der kommunalen Bahnen die Dienstverhältnisse als keine allzu drückenden empfunden werden können. In den privaten Betrieben sind Arbeitszeiten von 10—12 Stunden vorherrschend[3]). Für die beiden Arten des

[1]) Es haben sich gewisse Berufskrankheiten, Krampfadern u. dergl. herausgebildet; ebenso sind durch kurze Ruhe- und Esspausen Magenkrankheiten häufig.

[2]) Quarck, S. 20, gibt für Berlin bis zu 17 Stunden tägliche Dienstzeit im Jahre 1895 an.

[3]) Jahrbuch des deutschen Transportarbeiterverbandes, 1909.

Fahrpersonals haben sich nach ihren Leistungen, die bei dem Führer sicher mehr Anstrengungen erfordern, die Löhne entsprechend verschieden ausgebildet. Bei dem Lohne des Schaffners fällt auch vielleicht stillschweigend das häufige Trinkgeld ins Gewicht. Den sehr langen Dienstzeiten waren anfänglich[1]) die Löhne durchaus nicht angemessen. In neuester Zeit kann man auch hierin eine Besserung feststellen.

Mit der Zahl der Dienstjahre steigen die Löhne: bei dem kommunalen Betrieb steigt der Lohn des Schaffners in München innerhalb 20 Dienstjahren von 120 M. auf 180 M. monatlich, bei dem Fahrer von 140 M. auf 230 M. In den privaten Betrieben sind die Verhältnisse nicht so günstig: die Grosse Leipziger Strassenbahn zahlt monatlich, in 20 Dienstjahren, den Schaffnern 85 M.—125 M., den Fahrern 95 M. bis 145 M. — In der besseren Lage der Angestellten liegt, wie bereits erwähnt, ein nicht zu unterschätzender Vorteil kommunaler Verwaltung. Neben den günstigeren Dienstzeiten und Löhnen beweisen es die Anstellungsverhältnisse[2]). So sind bei der städtischen Strassenbahn Dresden von 1885 im Fahrdienst beschäftigten Personen 1185 mit Kündigungsfristen von 4 Wochen bis $^1/_4$ Jahr angestellt; hingegen stellt die Grosse Leipziger Strassenbahn von ihren 1128 Personen zählenden Fahrpersonal 1108 mit Frist bis zu einer Woche ein. Es muss gesagt werden, dass die Privatgesellschaften jetzt mehr und mehr den sozialen Anforderungen in Bezug auf ihre Angestellten nachzukommen suchen, sie jedoch bei weitem noch nicht, von einzelnen Fällen abgesehen, das leisten, was kommunale Bahnen bieten. So stehen den Annehmlichkeiten und der weitgehenden Interessenvertretung der Angestellten der kommunalen Strassenbahn in Cöln, Frankfurt a. M. u. a. in Bezug auf kurze Arbeitszeit, gute Löhnung, Wohnungs- und Pensionsgewährung, die gewiss gut zu nennenden Verhältnisse bei der Grossen Berliner Strassenbahn gegenüber[3]). Es besteht dort ein Verein der Angestellten, stark unterstützt von der Gesellschaft, der Interessenvertretung, Hinterbliebenenfürsorge, Gewährung

[1]) in Halle 1896 täglich 2.— M., in Königsberg 1897 monatlich 60.— M.

[2]) Zeitschrift für Kleinbahnen 1909, S. 606.

[3]) Buchmann, S. 60.

von Darlehen bezweckt. Eine interessante Einzeltatsache ist das Bestehen einer Baugenossenschaft dieses Vereins; sie bezweckt Schaffung von gesunden preiswerten Wohnungen; 1909 waren bereits 50 Häuser mit 300 Wohnungen vorhanden. Die Strassenbahngesellschaft hat hierzu eine Hypothek von 200000 M. zu 3% geliehen. Die Wohnungsfürsoge ist bei den Kommunalbahnen besonders beachtet. Frankfurt a. M., Freiburg i. Br. haben ihren Angestellten in städtischen Wohnhäusern billige Unterkunft gesichert. Ein wichtiger Punkt neben den Lohn-, Dienstzeit- und Wohnungsverhältnissen sind die verschiedensten Fürsorgeeinrichtungen, Pensions- und Sterbekassen u. a. m., wie sie sich ebenfalls die städtischen Verwaltungen besonders angelegen sein lassen. Die älteste Pensionskasse ist die von München aus dem Jahre 1893 mit fünfjähriger Wartezeit.

IV.

Bedeutung des städtischen Verkehrswesens.

Überblicken wir die lange Reihe der städtischen Verkehrsmittel mit ihren äusseren und inneren Verhältnissen, mit den Problemen, die sich bei näherer Betrachtung darbieten, so drängt sich unwillkürlich die Frage nach ihrer Wirkung und Bedeutung auf. Ein städtisches Verkehrswesen musste sich, wie wir sahen, mit Notwendigkeit entwickeln. Durch seine Entwicklung gehen dabei drei Grundtendenzen: es entsteht zuerst das „bessere", Individual-Transportmittel, die Sänfte und Droschke und dann folgen die Massenverkehrsmittel, zweitens finden wir die Tendenz des Überganges der Bewegungskräfte vom Organischen zum Anorganischen[1]) und zuletzt zeigt sich die Loslösung vom Strassenkörper (Omnibusse, Autobusse) wie die von der Strasse überhaupt (Hoch-, Untergrund-, Schwebebahnen). Dass die Massenverkehrsmittel grössere Bedeutung erlangten und umfassendere Wirkungen auslösten, ist natürlich. Dem Droschkenwesen in seiner Form als Pferde- und Kraftdroschke lässt sich kaum irgendwelcher gestaltende und entscheidende Einfluss zuschreiben. Weitverzweigt sind die Zusammenhänge, die in unmittel- wie mittelbarer Wechselwirkung mit den städtischen Massenverkehrsmitteln stehen. Vielfach greifen die einzelnen Vorgänge so ineinander über, dass man sie oft garnicht rein herauslösen und gesondert betrachten kann. Indes lässt sich ein sicherer Einfluss in folgenden Beziehungen erkennen: 1. in der Umbildung der heutigen Stadt und 2. in dem Einfluss auf die städtische Boden- und Wohnungsfrage.

[1]) Sternberg, S. 107.

a) Die Citybildung.

Wir haben einleitend von dem raschen Wachstum der Städte gehört und können davon ausgehen, wenn wir diese in Bezug auf die Bedeutung des städtischen Verkehrswesens betrachten. Mit dem Aufkommen der kapitalistischen Wirtschaft geht in den Städten eine Bevölkerungskonzentration Hand in Hand mit einer gewerblichen und industriellen Zentralisation. Beide bedingen sich wechselseitig und sind voneinander abhängig. Im Laufe des vergangenen Jahrhunderts vollzog sich damit eine vollständige Wandlung des Städtebildes: bildete im älteren Städtebau die Stadtmitte den geschätztesten Wohnbezirk und galten die Aussenbezirke demnach nicht als vollwertig, so hört jetzt das Zentrum unter dem Zwang der Entwicklung auf, Wohnbezirk zu sein. In den grossen Städten bildet sich der innere Kern immer mehr zur „City", zur Geschäftsstadt heraus. Die alten Wohnhäuser verschwinden, um Geschäften, Bankpalästen, grossen Warenhäusern, Vergnügungslokalen usw. Platz zu machen. Wohnstätte und Arbeitsstätte trennen sich vollkommen.

Dieser Prozess der Umbildung ist in Deutschland allerdings noch kein so ausgeprägter wie in Amerika und England, aber sein Fortschreiten ist in deutschen Großstädten unverkennbar[1]). Die Einwohnerschaft der bevorzugten Geschäftsstrassen nimmt fortgesetzt ab[2]). Sie siedelt sich in den Aussenbezirken an, je nachdem es ihre wirtschaftliche Lage gestattet. So bauen sich die Vorstädte mit ihren Mietkasernen aus, so entstehen die Vororte, oft als Villenkolonien und das jüngste Kind dieser Entwicklung, die Gartenstadt. Neben diesem Prozess der Verdrängung aus dem Zentrum geht die Bildung von

[1]) Schott, S. 124 ff.

[2]) Leipzig:

	1880	1890	1900	1910
Gesamteinwohnerzahl:	170 340	357 122	456 124	589 850
Einwohner vom:				
Markt	770	691	579	304
Petersstrasse	1 961	1 572	1 208	782
Grimmaische Strasse .	826	649	529	307
Neumarkt	1 003	802	542	443
Universitätsstrasse . .	595	464	218	199
Brühl	2 317	2 090	1 351	663

Stadtvierteln nach der wirtschaftlichen Fähigkeit ihrer Bewohner vor sich, die Bildung von proletarischen, bürgerlichen und vornehmen Stadtteilen. Für die Massen der städtischen Arbeiter wird die oft weitläufige Trennung von Wohnung und Arbeitsstätte selbstverständlich, wenn sie nicht in Mietkasernen um eine Fabrikgegend eingepfercht sind.

Hier setzt die hervorragende Stellung eines „Verkehrsmechanismus" innerhalb der Städte ein. Das ausserordentlich schnelle Anwachsen und die zunehmende Ausdehnung der Städte zwingt stets von neuem, die Verkehrsprobleme in den Vordergrund zu rücken. Die lokalen Verkehrsmittel begünstigen die Umbildung und Ausweitung einer derartigen Ansiedlungsweise; ihre Entwicklung ist geradezu die wichtigste Stütze des modernen Städtebaues, ihre neue Technik hat auf die fortschreitende Entwicklung der Städte unbestritten stark eingewirkt. Es hat sich eine scharfe Betonung der Zeiteinteilung und strenge Gliederung des Verkehrs von und nach dem Zentrum und den einzelnen Stadtteilen ganz von selbst entwickelt. Die Großstädte werden in ihrer Existenz nachgerade von dem genauen Funktionieren der Verkehrsmittel abhängig. So hat sich ganz von selbst eine systematische Gliederung herausgebildet, die wir betrachten wollen als: 1. Arbeiter-, Geschäfts-, Marktverkehr und 2. Festtags-, Vergnügungsverkehr. Der erstere vollzieht sich Werktags, begünstigt durch Sondertarife u. a. m. zu gewissen Stunden; er hat bei uns in Deutschland mit der geteilten täglichen Arbeitszeit seine Hauptstunden frühmorgens vor Beginn der Fabriken, Geschäfte, Büros, sowie mittags und abends nach Schluss der Arbeit. Die zweite Art vollzieht sich an Sonn- und Feiertagen. Beide Arten des Verkehrs sind freilich nicht so scharf zu trennen, wie es hier der Übersichtlichkeit wegen geschehen ist, denn sie fliessen oft ineinander über. Die Regelung des Arbeitsverkehrs stellt hierbei die grössten Anforderungen an die städtischen Verkehrsmittel und ein grosses und besonderes Kapitel im lokalen Verkehrswesen dar.

Die Beförderungsmittel im Stadtinnern sollten es den Einwohnern ermöglichen[1]), für billiges Geld die vielfach bedeutenden

[1]) Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. II, S. 74 ff.

Wege ohne besondere körperliche Anstrengung zurückzulegen, besonders aber die Zeit, die die Zurücklegung dieser Wege erfordert, abzukürzen. Aber alle Fuhrwerke, die den Strassendamm benutzen müssen, haben den einen Fehler, dass sie mit Rücksicht auf die Sicherheit des Strassenverkehrs in ihrer Geschwindigkeit ganz erheblich beschränkt sind. Je weiter sich daher eine Stadt ausdehnt, je mehr Einwohner gezwungen sind, in den Vororten Wohnung zu suchen, umso dringender wird das Bedürfnis nach Verkehrsmitteln, die unabhängig vom Strassengetriebe durch grössere Geschwindigkeit die Fahrtdauer abzukürzen vermögen. Die Schnellverkehrsmittel setzen hier mit ihrer Bedeutung für den weiteren Vorortverkehr ein. Dank dem Eingreifen der Staatsgewalt sind die deutschen Großstädte, Berlin voran, mit derartigen Verkehrsmitteln ausgerüstet, d. h. die Staatseisenbahnen dienen in grossem Umfange den lokalen Bedürfnissen. In Berlin gehört hierher vor allem die Stadtbahn, die wie geschildert die Stadt durchschneidet und die wichtigsten Verkehrsmittelpunkte berührt; ferner die Ringbahn, die schon jetzt als ganz im Stadtgebiet liegend betrachtet werden muss, wenngleich sie die Grenzen des Weichbildes vielfach überschreitet. Endlich dienen den gleichen Zwecken die Vorortstrecken, denen vorwiegend die Aufgabe zufällt, die zum grossen Teile mit Berliner Bürgern bevölkerten kleineren Orte der Umgegend der Hauptstadt anzugliedern. Der Verkehr auf allen diesen Bahnteilen ist der Hauptsache nach ein rein nach der Innenstadt und zurück gerichteter. Die Benutzung der zweiten bezw. dritten Klasse hat sich in dem Jahrzehnt 1885—1895 um das achtfache bezw. das dreieinhalbfache, die Einnahme der ersteren um das viereinhalbfache, der letzteren um das zweieinhalbfache insgesamt gehoben[1]), auf allen Strecken der Stadt- und Ringbahn.

Die Zahl der gesamten Fahrten auf allen Berliner Vorortstrecken stieg in dem Jahrfünft 1890—1895 um 75,6%. Jedenfalls ist offenbar, dass der großstädtische Verkehr ungeheuer gewachsen ist und fortwährend sich erhöht. Die Verkehrsstärke ist nicht immer die gleiche, sie schwillt z. B. sehr an

[1]) Berlin und seine Eisenbahnen, Bd. II, S. 102 ff,

bei schlechtem Wetter und an Sonntagen[1]). Diese Tatsachen finden wir in allen Großstädten vor[2]). In Berlin[3]) versucht man besonders der Regelung dieses Verkehrs, vor allem des werktäglichen, mit zahlreichen polizeilichen Vorschriften beizukommen, bisher mit nicht allzugrossem Erfolge. Häufig hat man über die Anspannung des Geldmarktes am Quartalsersten geklagt und wohl auch Vorschläge und Versuche gemacht, um die Konzentration der Zahlungsverpflichtungen auf verschiedene Termine zu verteilen. Auf dem Gebiete der Verkehrsregelung ist trotz ähnlicher Erscheinungsformen nichts oder doch nichts Nennenswertes versucht, wiewohl die Belastung des Strassenverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Konzentration des Beginnes und der Beendigung der Arbeitszeit zuweilen eine ungeheure geworden ist. In Berlin z. B. müssen auf der Stadtbahn in den Nordringzügen bezw. der Lehrter Strecke zwischen den Stationen: Putlitzstrasse und Fürstenbrunn in den Frühstunden zwischen 6 und 7 Uhr trotz eines $2^1/_2$ Minutenabstandes der Züge etwa zwei- bis dreimal mehr Personen befördert werden, als Plätze vorhanden sind. Auf dem Bahnhof Beusselstrasse sind nach einer amtlichen, an einem beliebigen Wochentage vorgenommenen Zählung zwischen $^1/_2 7 — ^3/_4 7$ Uhr morgens 3901 Fahrgäste ausgestiegen, eine Stunde später während desselben Zeitraumes nur 184 Personen[4]). Ähnliche Verhältnisse finden wir natürlich im Strassenbahnverkehr. Bleiben wir bei dem Berliner Beispiel: im Osten und Norden laufen hier gegen 7 Uhr morgens die Strassenbahnzüge teilweise in Abständen von 20 Sekunden. (In Leipzig vom Norden herein in 2—3 Minuten.) Es werden die grössten Wagen und noch durchweg Anhängerwagen verwendet, und trotzdem können die an den Haltestellen Wartenden nicht immer auf sofortige Beförderung rechnen. Zeitverlust und bei ungünstigem Wetter Schädigungen der Gesundheit sind die Folgen dieser Verkehrskonzentration. Eine Staffelung der Arbeitszeit der einzelnen Grossbetriebe und

[1]) In Leipzig beförderte die Grosse Leipziger Strassenbahn 1914 am Pfingst-Sonnabend, -Sonntag, -Montag insgesamt 1 001 100 Personen.

[2]) Naumann, S. 122 ff.

[3]) Berl. Tageblatt, 29. März, 1913.

[4]) Im Jahre 1913.

Geschäfte würde in den Städten bedeutende Abhilfe in der Überlastung der Verkehrsmittel schaffen, dergestalt, dass z. B. die Unternehmer unter sich Abkommen träfen und den Beginn der Arbeitszeit statt um 8 Uhr, etwa um $7\frac{1}{2}$ bis $8\frac{1}{2}$ Uhr in Abständen von Viertelstunden oder anderswie festsetzen würden[1]). Die Beförderungsmöglichkeiten für die Arbeitnehmer würden sich hierdurch bedeutend verbessern. Die Frage einer Staffelung der Arbeitszeit in Handel und Industrie mit Rücksicht auf eine Entlastung der öffentlichen Verkehrsmittel kann hier nur angedeutet werden; sie ist vorläufig noch sehr problematisch und wird es wohl auch für absehbare Zeit bleiben. Als eine Folge der Umbildung des Städtebildes sind diese Vorgänge beachtenswert. Es kann gesagt werden, dass die örtlichen Verkehrsanlagen einen gewissen Einfluss auf die räumliche Gliederung und Ausdehnung der modernen Stadt gewonnen haben, dass ihnen ferner das Verkehrsleben selbst in hohem Masse unterworfen ist. —

b) Die städtische Bodenfrage.

Es ist zweifellos, dass mit dieser Entwicklung sich auch ganz andere Wertungen des bebauten oder noch zu bebauenden Grund und Bodens einer Stadt ergeben mussten. Die Bodenwertsteigerung griff naturgemäss bei der oben gezeichneten Umwandlung im Städtebild zuerst in dem umgewandelten Zentrum um sich. Der Andrang der Geschäfte und Gewerbe aller Art bewirkt enorme Mietsteigerung und es macht sich in diesem Zusammenhange ein zuweilen ungeheuer rasches Fortschreiten der Grundrente bemerkbar[2]). Um sich die Vorteile zentraler Lage zu sichern, werden grosse Opfer gebracht; degressiv verbreitet sich damit auch eine Bodenwertsteigerung auf die äusseren Stadtteile. Besonders steigt der Bodenwert (und damit die Mietpreise) in Gegenden, die eine günstige Verbindung mit dem Wirtschaftszentrum aufweisen. Der Wert der Häuser stieg in Berlin[3]) nachweislich in den Strassen mit Bahnverbindung. Die Bautätigkeit setzt immer zuerst in der

[1]) Versuche dieser Art sind in Berlin in diesem Jahre gemacht worden.

[2]) Schwarz, Schr. d. V. f. S., Bd. 94, S. 56 ff.

[3]) Voelker, das 19. Jahrhundert, S. 3.

Nähe der Verkehrswege ein; in Dresden konzentrierte sich bereits im Jahre 1874, also kurz nach der Einführung der Pferdestrassenbahn, die Bautätigkeit zumeist an denjenigen Strassen, die von der Strassenbahn berührt wurden[1]). Nach einer vom statistischen Amt der Stadt Dresden zusammengestellten Tabelle über den Grundstücksbesitzwechsel in der inneren Altstadt sowie der Pirnaischen Vorstadt und der Johannstadt von 1880—1897 konnte an 793 Verkäufen, ausschliesslich der Neubauten, festgestellt werden, dass die Grundstücke der Strassenbahnstrassen eine höhere Wertsteigerung aufwiesen als in den Strassen und Plätzen ohne Strassenbahn. In ähnlicher Weise finden wir den Vorgang bei den Vorortseisenbahnen: die Besiedlung erfolgt zumeist komplexartig an den Bahnhöfen, wie wir in Leipzig (Gautzsch u. a.), Dresden (Radebeul, Oberlössnitz), vor allem auch bei Berlin beobachten können. Eine umfassende Statistik der städtischen Bodenpreisbewegung in Parallele zur Entwicklung des lokalen Bahnwesens ist bis jetzt noch nicht vorhanden. Aber in dieser Beziehung lässt sich sehr vieles aus allgemeinen wirtschaftlichen Symptomen und Beobachtungen ableiten: der Bau einer Strassenbahn, einer „Aussenbahn“[2]), Neueinrichtung von Haltestellen der Vorortbahnen, Einführung von Vorortzügen nach benachbarten kleineren Gemeinden wird sofort für die Bodenbewertung der berührten Gebiete äusserst wichtig. Jedes dieser Verkehrsmittel regt die Baulust an. In diesem Zusammenhange setzt häufig genug die spekulative Bodenwertsteigerung[3]) ein. Von Einfluss ist das städtische Verkehrswesen ohne Zweifel auf die städtische Bodenfrage mit ihren Begleiterscheinungen.

[1]) Grossmann, S. 250 ff.

[2]) In Leipzig bauten sich seit der Einführung der Aussenbahn nach Schkeuditz sofort die Ortschaften an dieser Strecke, Wahren, Lützschena etc. aus; eine Gartenstadtgründung, Quasnitz, vollzog sich gleichfalls in diesem Zusammenhange.

[3]) In Amerika finden wir die Erscheinung, dass die Strassenbahngesellschaften Aussenlinien errichten, von deren Endpunkten und anliegenden Grundstücken sie selbst umfangreiche Ländereien besitzen, die sie nun zur Ansiedlung feilbieten.

Dasselbe ist bereits in Berlin nachgeahmt worden.

c. Die städtische Wohnungsfrage.

Seit dem grössten Wendepunkt der neuesten deutschen Wirtschaftsgeschichte, 1870/71, ist die Schichtung der städtischen Bevölkerung eine ganz andere geworden. Ein Steigen der Bevölkerung an Quantität mehr als an wirtschaftlicher Qualität hat sich vollzogen und vollzieht sich fortgesetzt. Heute gliedert sich die überwiegende Mehrzahl der Städter in Haushaltungen von 1200—2000 M., wobei hier noch die Einkommen bis 1200 M. überwiegen, in weit geringerem Prozentsatz treten die höheren Einkommen auf. Diese Umschichtung in der städtischen Bevölkerung bildet, Hand in Hand mit den geschilderten Vorgängen der Citybildung und der Bodenwertsteigerung das städtische Wohnungswesen als ein besonderes heraus. Der Bedarf an Kleinwohnungen erhöhte sich mit dem Zuwachs der unteren Bevölkerungsklassen unverhältnismässig. Die gesteigerten städtischen Bodenpreise[1]) schufen für die Forderung der Kleinwohnung eine eigene Bauweise, drängten auf den heutigen schematischen Bau, die Mietkaserne, hin. Häufig genug sind damit traurige Zustände für das Wohnungswesen der unteren Klassen geschaffen. Am meisten herrscht die Wohnungsnot in den Großstädten: die ärmere Bevölkerung wird gezwungen, in schlechten und teueren Wohnungen zu leben, oft ihre Lage durch die Aufnahme fremder Familienbestandteile zu verschlechtern; die dadurch hervorgerufene übergrosse Wohndichte, überhaupt die Fülle der wirtschaftlichen, sozialen und hygienischen Übelstände, die sich im Zusammenhange damit ergeben, können hier nicht im einzelnen geschildert werden. Deutschland ist das Land mit den höchsten Behausungsziffern[2]). Niedrig sind sie in England, Belgien und

[1]) Daneben sicher noch die Bodenspekulation, die Institutionen des heutigen Realkredits, des Hypothekenwesens und nicht zuletzt die Bauverwaltung.

[2]) Von je 1000 Wohnungen entfielen am 5. Dezember 1900 auf:

	Eigentümer-Wohnungen	Miet-wohnungen	Dienst-wohnungen
Bremen	403,2	580,9	15,9
Lübeck	329,5	629,8	40,7
Düsseldorf	124,5	853,3	22,2
Halle a. S.	104,8	857,7	37,6
München	77,9	881,5	40,6
Dresden	69,8	897,7	32,5
Leipzig	69,8	904,4	21,8
Berlin	25,7	937,9	36,4

der Union infolge der Ausbildung des Eigenhauses wie der grösseren Fortschritte im Schnellverkehr, die eine weitgehendere Dezentralisation ermöglichen. Gegen eine zentrifugale Ansiedlung besteht in Deutschland eine starke Abneigung, besonders bei den unteren Klassen: die Sitte des Engbeieinanderwohnens ist hier zu fest eingeprägt. Dass sich hierin schon manches geändert hat, ist unverkennbar; der englische Einfluss zeigt sich in Norddeutschland; Mittel- und Süddeutschland haben zum Teil ungünstigere Verhältnisse.

Die Wohnungsfrage ist nicht zuletzt eine Verkehrsfrage; das lokale Bahnwesen hat die grosse wirtschaftliche und soziale Aufgabe, die zusammengeströmten und eng zusammengepferchten Massen zu dezentralisieren. Die Stadterweiterung geht durch die Verkehrsmittel bedeutend weitläufiger vor sich. Eine Wohnungsnot für bestimmte Klassen wird es bis zu einem gewissen Grade immer geben, aber sie kann durch die Vermittlung der Bahnen eine wesentliche Milderung erfahren. Allerdings kann man bei uns noch immer nicht sagen, dass sich die Arbeiterschaft, wie es wohl wünschenswert wäre, in entfernteren, billigeren und gesünderen Gegenden vor der Stadt ansiedelt, wie dies in Amerika der Fall ist[1]). Dort sieht es der Arbeiter für selbstverständlich an, wenn er das tägliche Fahrgeld vom Lohn abzurechnen hat. So stark die Benutzung der Strassenbahnen und Vorortzüge durch die Arbeiterschaft in Deutschland schon ist[2]), in dem Masse wie in der Union, Belgien, England[3]), finden wir es nicht[4]). Eine sehr zu befürwortende Art der Dezentralisation sind die Ansiedlungen in Gartenstädten vor der Großstadt. Zweifellos ist die Reformbestrebung der Gartenstadt als Wohnort eines grossen Wirtschaftszentrums[5]) eine Frage der Verkehrsmittel: wurde doch die Gartenstadt Hellerau bei Dresden 1908 angelegt, nachdem der Bau einer elektrischen Schnellbahn gesichert

[1]) Pohle, S. 66 ff.

[2]) Naumann, S. 120.

[3]) Ch. Heiss, S. 40 ff.

[4]) Pohle, S. 67: um den Kern der eigentlichen City zeigen die amerikanischen Städte ungeheure Häusergebiete, die uns beinahe an deutsche Dörfer erinnern, alles Eigenhäuser u. s. f.

[5]) Howard, To morrow. 1898.

war, die Hellerau direkt mit Dresden verband[1]). In den so geschaffenen Aussenvierteln können sich Arme wie Reiche ansiedeln und durch Vermittlung der Verkehrsmittel ihre wirtschaftliche Tätigkeit in der Stadt ausüben. Der Zuwachs der Städte soll und muss mehr als bisher in die Breite als in die Höhe geleitet werden[2]). Die Dezentralisation der Wohnweise könnte durch eine kommunale Boden- und Wohnungspolitik[3]) in Verbindung mit kommunalen verkehrspolitischen Massnahmen, am besten Gemeindebetrieb der Strassenbahnen, unterstützt werden[4]). Die städtische Bodenpolitik würde sich dahin ergehen, in den Aussengeländen Boden zu erwerben, um allzu krassen Bodenpreistreibereien zweckmässig entgegen zu wirken; wenn Bodenerwerb städtischerseits nicht möglich oder nicht angebracht ist, so sollte wenigstens eine Einwirkung auf die Bodenpreise geschehen. Adolph Wagner bemerkt einmal, dass eine Stadtverwaltung, die eine richtige Bodenpolitik treiben will, auch eine richtige Politik des Verkehrswesens treiben muss. Fassen wir die „richtige Verkehrspolitik" im Sinne des Munizipalsozialismus auf, so ist sie nachgerade die Voraussetzung einer zweckentsprechenden Dezentralisation. Die deutschen Städte besitzen z. Zt. einen nur geringen Grundbesitz. Sie können bei der Stadterweiterung, mit der einer Lösung der behandelten Fragen näher zu kommen wäre, nicht selbst für bessere Aufschliessung sorgen. Der Bau von Wohnungen durch die Kommune auf eignen Boden ist bis jetzt vereinzelt[5]). Die Vorsorge für die Zukunft weist einer Stadtverwaltung in dieser Hinsicht grosse Aufgaben zu.

[1]) Kampffmayer, S. 2 ff. Simons, S. 6.
1902 wurde die deutsche Gartenstadtgesellschaft gegründet; ihre Hauptschöpfung ist bis jetzt Hellerau. Bei München, Stuttgart, Berlin sind jedoch ebenfalls derartige Siedlungen im Entstehen begriffen.

[2]) Roscher-Stieda, § 7.

[3]) Kalkstein, S. 2 ff.

[4]) Wie eng die Verbindung von Verkehrsmitteln und Gartenstadt ist, beweist der 1913 erfolgte Zusammenschluss der westfälischen Strassenbahngesellschaft zu Gorthe mit der Stadt Witten, zum Zwecke der Gründung einer Gartenstadt vor den Toren Wittens. Das Gesellschaftskapital übernehmen die Gründer; die Stadt Witten gibt ausserdem das Baugelände zum Selbstkostenpreis an die neugebildete Gartenstadt G. m. b. H. ab. Die Häuser sollen vorzugsweise neben anderen den Angestellten der Stadt und der Strassenbahngesellschaft vermietet werden. Die Bürgschaft für die Baukapitalien übernimmt die Stadt Witten.

[5]) Ulm, Freiburg i. Br., Frankfurt a. M., Münster i. W. haben für ihre Angestellten Wohnungen errichtet.

V.
Schlussbetrachtung.

Überblicken wir das in seiner historischen Entwicklung entworfene Bild der Verkehrsmittel mit ihrer Bedeutung, so fällt vor allem ihre grosse Mannigfaltigkeit ins Auge, die zur Bewältigung eines Massenverkehrs notwendig ist. Eine Verteilung der Aufgaben hat sich im städtischen Verkehrswesen vollzogen und wird sich fortgesetzt vollziehen. So wird der Vorortverkehr im weiteren Sinne in Deutschland von den Staatseisenbahnen und den elektrischen Schnellbahnen (in England, Amerika) vermittelt. Den Verkehr innerhalb der Stadt, nach den näheren Vororten übernehmen Strassenbahnen und Omnibusse. Diese beiden verteilen den Verkehr innerhalb einer Großstadt und müssen andererseits auch die Rolle des Zubringers für die Schnellbahn übernehmen. In diese Rollenverteilung arbeiten sich heute die genannten Verkehrsmittel mehr und mehr ein, und wenngleich sich eine Vollkommenheit und Lösung dieser Frage nicht vollständig erzielen lassen wird, so können wir doch unser Urteil über den großstädtischen Lokalverkehr angesichts der bis heute erzielten Resultate dahin zusammenfassen, dass er die Aufgabe, die Anhäufung grosser Menschenmassen um einen Mittelpunkt zu ermöglichen und für die kommerzielle und industrielle Zusammenfassung vorteilhaft zu gestalten, immerhin wohl zu lösen verstanden hat.

In welch verschiedener Weise vorgegangen ist, zeigen die Weltstädte London—Paris—Berlin. London begann — vorausschend — vor allem mit dem Bau von Schnellbahnen (Untergrundbahnen), die bei der riesenhaften Ausdehnung das einzig Gegebene waren: Omnibusse und Strassenbahnen haben nur die Zubringung und Verteilung zu übernehmen.

In Paris dominiert ebenfalls eine Schnellbahn (Untergrundbahn); das sekundäre sind in ihrer Bedeutung für den Verkehr, wie in London, Omnibusse und Strassenbahnen.

Die Entwicklung in Berlin begann entgegengesetzt mit dem Ausbau und der Monopolisierung eines stark verästelten Strassenbahnnetzes: aus diesem Umstande heraus ist heute zweifellos ein gewisser Stillstand zu bemerken, da die Schnellverkehrsmittel sich, losgelöst vom Strassenkörper, besser in sich zu entwickeln vermögen, bedeutend besser den Massenverkehr bewältigen können wie eine wenn auch noch so weit verzweigte Strassenbahn. Eine Schnellbahn und die Staatseisenbahnen sind jedoch neuerdings in hervorragendem Masse an der Berliner Verkehrsentwicklung beteiligt. Die Verkehrsmittel bedeuten eine Wegeverkürzung, sie heben die räumlichen Entfernungen auf. Dies kommt nicht nur dem Großstädter zum Bewusstsein. Die untere Grenze der Einwohnerzahl einer Stadt, bei der eine Strassenbahn notwendig und rentabel wird, verschiebt sich fortgesetzt nach unten[1]). Mit dem Anwachsen der kleineren Orte und der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwicklung nimmt das Verkehrsbedürfnis zu. Die Entwicklung einer Stadt, so ist wohl gesagt worden, kennzeichnet sich durch die Entwicklung ihrer Verkehrsmittel. In der Geschichte hat es sich bestätigt, dass mit der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Verkehr wächst und mit seiner Erweiterung sich die wirtschaftlichen Verhältnisse entfalten. Im Verein mit den Errungenschaften der Technik haben die Verkehrsmittel den Städten ein neues Gepräge gegeben. Praktische wie ideelle Bedeutung wohnt letzten Endes den lokalen Verkehrsmitteln inne und weit über das materielle Gebiet hinaus war und ist ihr Einfluss wirksam.

[1]) Allgemein wird als untere Grenze 40000 Einwohner angenommen, die obere Grenze ist für Strassenbahnen eine Million Einwohner; von da aufwärts müssen innerhalb des Stadtgebiets Schnellbahnen (Hamburg, 1912: Hochbahn) hinzutreten.

VI.

Anhang.

Reglement für die Einrichtung des Fiakerwesens in der Stadt Aachen.

In Betreff der Definitiven Einführung eines geordneten Fiakerwesens in der hiesigen Stadt, werden von der unterzeichneten Königlichen Polizei-Direktion, nach Einsicht auf Grund des Gesetzes vom 16. und 24. August 1790, Titel XI, Art. 3, § 1, sowie des Gesetzes vom 19. und 22. Juli 1791, Art. 46, Titel I, und endlich des Ressort-Reglements vom 20. Juli 1818, folgende Vorschriften und Bestimmungen hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht:

§ 1.

Die Gestellung der Fiaker in der hiesigen Stadt während der nächsten zwei Jahre ist Sache der freien Konkurrenz unter den in Aachen gesetzlich Domizilirten und hierselbst Gewerbesteuer zahlenden Lohnfuhrhaltern und Miethkutschern.

§ 2.

Kein Lohnfuhrhalter kann jedoch ohne die vorgängige besondere und schriftliche Autorisation der Königl. Polizei-Direktion an dem Dienste des Fiakerwesens Theil nehmen, d. h. seine Wagen an den zu bestimmenden Stationsplätzen aufstellen und zu dem fraglichen Zweck verwenden.

§ 3.

Die vorgedachte Autorisation wird nur solchen Lohnfuhrhaltern ertheilt, denen die hierzu erforderlichen Eigenschaften beiwohnen und die in Besitz vorschriftsmässiger Gefährte sind,

welche denjenigen, die sich derselben bedienen, genügende Sicherheit und Bequemlichkeit darbieten.

Ueber das Vorhandensein dieser letzteren Erfordernisse entscheidet, insofern dafür die Notorietät nicht spricht, der Ausspruch einer von der Königl. Polizei-Direktion zu bestellenden sachverständigen Kommission.

§ 4.

Lohnfuhrhalter, welche sich eines Kutschers bedienen, sind für diesen überall verpflichtet. Die Königl. Polizei-Direktion hat auf die desfallsige Anzeige die Tauglichkeit des Kutschers zu prüfen, zu welchem Zweck ihr der Vor- und Zunamen, Alter, Geburts- und letzter Wohnort des betreffenden Individuums, welches sich auch noch darüber ausweisen muss, wie lange und bei welchen Dienstherren es als Kutscher servirt hat, anzuzeigen sind.

§ 5.

Wird der vorgeschlagene Kutscher tüchtig befunden, so erhält er von der Königlichen Polizei-Direktion ein Dienstbüchelchen, in welchem bei dem Dienstaustritte der letzte Dienstherr sein Attest über die Führung des Kutschers einzuschreiben hat.

Von der Entlassung eines Kutschers muss der Dienstherr der Polizei-Direktion gleichfalls Anzeige machen. Es versteht sich überdies von selbst, dass jeder Lohnfuhrhalter für die Vergehen und Kontraventionen seines Kutschers, welche dieser im Dienste begeht, nach den gesetzlichen Bestimmungen civilrechtlich verantwortlich ist.

§ 6.

Die für den Dienst des Fiakerwesens tauglich befundenen Wagen werden an den Seitenschlägen und dem Rückenpaneele nach der Reihenfolge mit einer Nummer bezeichnet. Der Einförmigkeit wegen lässt die Polizei-Direktion auf Kosten des Eigenthümers des betreffenden Wagens diese Nummerirung besorgen.

§ 7.

Zu verschiedenen, durch die Polizei-Direktion zu bestimmenden Epochen, werden die für den Dienst des Fiakerwesens

bestimmten Wagen auf Kosten der Eigenthümer, in Gegenwart eines Polizei-Kommissairs, von Sachverständigen untersucht.

Diejenigen Lohnfuhrhalter, welche sich dieser Untersuchung nicht unterwerfen, oder aber die an ihren Wagen entdeckten Schäden nicht binnen der ihnen bestimmten Frist repariren lassen, werden von dem Dienste des Fiakerwesens ausgeschlossen.

Die erfolgte Instandsetzung muss durch einen Schein des betreffenden Sachverständigen dem Polizei-Kommissair, welcher diesen Schein visirt, nachgewiesen werden.

§ 8.

Die Bestimmungen des vorhergehenden Paragraphen sind auch auf das Pferdegeschirr, an welchen nie die sogenannten „Aufhalter“ fehlen dürfen, anwendbar.

§ 9.

Der Lohnfuhrhalter, oder dessen Kutscher, muss die von der Königl. Polizei-Direktion ertheilte schriftliche Autorisation oder den Aufstellungsschein stets bei sich führen, um sich dadurch auf Erfordern demjenigen, der sich seines Wagens bedienen will, oder auch den Polizeioffizianten und Gendarmen ausweisen zu können.

§ 10.

Die zum Dienste des Fiakerwesens autorisirten Lohnfuhrhalter sind, was den Preis der übernommenen Fahrt betrifft, an den von der Polizei-Direktion festgesetzten Tarif gebunden. Dieser Tarif, welcher gedruckt und mit dem Siegel der Polizei-Direktion versehen werden wird, muss in jedem Wagen an einer in die Augen fallenden Stelle angeheftet sein. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift hat die Ausschliessung aus dem Dienste des Fiakerwesens zur Folge.

§ 11.

Die zum Fiakerdienste autorisirten Lohnfuhrhalter sind verbunden, ihre Wagen an den unten bezeichneten Stationsplätzen und nirgend anders, während der vorgeschriebenen Stunden aufzustellen, und zwar nach der Reihenfolge der Nummern ihrer Fuhrwerke. Die Wagen müssen dort, bis sie genommen, oder zum Abholen an einen andern Ort bestellt worden sind, still halten.

Die Nichtbeachtung dieser ihrer Verbindlichkeit zieht die Entziehung des Aufstellungsscheins, für eine Zeitlang oder für immer, nach sich.

§ 12.

Der Wagenführer muss auf die erste Aufforderung zum Dienste des Publikums bereit sein und gilt in dieser Beziehung nicht, dass sein Fuhrwerk bereits bestellt sei, solange sich das letztere an dem Stationsorte aufgestellt befindet und von dem Bestellenden nicht besetzt ist.

§ 13.

Nach jeder beendigten Fahrt hat der Führer des Wagens den letztern sorgfältig zu durchsuchen, und die darin etwa zurückgebliebenen Gegenstände den Personen, welche sich des Wagens bedienen, zurückzustellen. Sind ihm solche fremd, so hat er jene Gegenstände binnen längstens 24 Stunden auf dem Polizei-Amte zu hinterlegen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift zieht den Verlust der erhaltenen Autorisation nach sich.

§ 14.

Zuvorkommendes, höfliches Benehmen wird allen Lohnfuhrhaltern gegen die Personen, die von ihren Wagen Gebrauch machen wollen, zur besonderen Pflicht gemacht Das Publikum wird angelegentlich aufgefordert, desfallsige Klagen der Königl. Polizei-Direktion zur unverzüglichen Anzeige zu bringen und darf sich der schnellsten Remedur versichert halten. Ebenso werden etwaige Klagen des Lohnfuhrhalters nach erfolgter Anzeige genau untersucht und erledigt werden.

§ 15.

Die zum Dienste des Fiakerwesens bestimmten Wagen müssen sich von Tagesanbruch ab, bis 9 Uhr abends, ununterbrochen an den zu bezeichnenden Stationsplätzen zum Dienste des Publikums bereit halten, und dürfen, ohne bestellt zu sein, an keiner anderen Stelle halten.

§ 16.

Auch nach 9 Uhr bleibt es ihnen unbenommen, sich am Theater und der Redoute in der vorgeschriebenen Art aufzustellen; jedoch bleiben sie auch alsdann in Betreff ihrer Fahrpreise an den bestehenden Tarif gebunden.

§ 17.

Sie haben sich allen bestehenden und künftig noch zu emanirenden Polizei-Verordnungen, wie es sich von selbst versteht, genau zu fügen. Alle Kontraventionen gegen diese Verordnung ziehen, vorbehaltlich der dadurch gesetzlich verwirkten Strafen, die Ausschliessung vom Dienste des Fiakerwesens nach sich.

§ 18.

Die für die Aufstellung der Fiakerwagen bestimmten Stationsplätze sind:

1. der Theaterplatz;
2. Die Komphausbadstrasse, und
3. die Büchelstrasse, in den durch die Polizei-Kommissaire näher anzuweisenden Gränzen.

§ 19.

Der Dienst an diesen drei Stationsplätzen wird reihenweise geleistet, dergestalt, dass jeder der konzessionirten Miethkutscher nach einer zu bestimmenden Reihe- und Tagefolge diese drei Plätze mit seinem Gefährt versieht.

§ 20.

An jedem dieser Plätze sollen vorläufig täglich ein zweispänniger oder zwei einspännige Fiakerwagen aufgestellt werden vorbehaltlich einer Vermehrung dieser Anzahl nach dem Gutfinden der Polizei-Direktion.

§ 21.

Die Benutzung der Fiakerwagen findet nach der Wahl des Publikums nach Fahrten oder nach Zeit statt.

§ 22.

Der Tarif der Fahrgelder wird für die nächsten zwei Jahre in folgender Art festgesetzt:

a) Jede Fahrt innerhalb der Ringmauern der Stadt, mit Einschluss der Neustrasse, des Weingartsberges, Robensgartens, der Ketschenburg und aller an den Promenaden ausserhalb der Stadt gelegenen Etablissements, sowie der Einschluss derjenigen am Verbindungswege vor Adalbertsthor bis zum äussern Ende der Neustrasse, wird in den zweispännigen Wagen, gleich-

viel ob ein, zwei, drei oder vier Personen sie benutzen, mit $7\frac{1}{2}$ Silbergr. bezahlt.

Mehr als vier Personen werden nicht aufgenommen.

b) Jede Fahrt innerhalb derselben Gränzen in den einspännigen Wagen, gleichviel ob ein oder zwei Personen sie machen, wird mit 5 Silbergr. bezahlt.

Mehr als zwei Personen sind nicht zulässig.

c) Die Fahrten in den zweispännigen Wagen nach Burtscheid und nach allen innerhalb eines Rayons von 1000 Schritten ($\frac{1}{12}$ Meile) von den Stadtthoren belegenen Punkten werden mit 10 Silbergr. bezahlt. In den einspännigen Wagen beträgt der Preis dafür $7\frac{1}{2}$ Silbergr. In Beziehung auf die Personenzahl gelten die sub a und b angegebenen Bestimmungen.

d) Die Fahrten in den zweispännigen Wagen nach allen innerhalb eines Rayons von mehr als 1000 und bis 3000 Schritten ($\frac{1}{4}$ Meile) von den Stadtthoren belegenen Punkten, welche näher ermittelt und bezeichnet werden sollen, werden für die zweispännigen und einspännigen Wagen mit 15 Silbergr. resp. 10 Silbergr. bezahlt.

Ueber die im Tarif angeführten Entfernungen hinaus sind die Fiakerhalter zu fahren nicht verpflichtet.

§ 23.

Für die Fahrt zum Bestellungsorte wird nichts bezahlt; dagegen ist der Fiakerhalter aber auch nicht verbunden, länger als fünf Minuten auf die Abfahrt zu warten.

§ 24.

Nach vollendeter Fahrt, die regelmässig im gewöhnlichen Trott erfolgen muss, haben die Fiaker sich im Schritt nach ihren Aufstellungsorten zurück zu begeben.

§ 25.

Die Fiakerhalter sind dafür verantwortlich, dass keinerlei Trinkgeld von den Kutschern weder gefordert, noch angenommen werde.

§ 26.

Wird der Fiaker nicht nach Fahrten, sondern nach Zeit genommen, so wird:

a) der zweispännige Wagen

für $\frac{1}{4}$ Stunde mit $7\frac{1}{2}$ Silbergr.,
„ $\frac{1}{2}$ „ „ $12\frac{1}{2}$ „
„ $\frac{3}{4}$ „ „ $17\frac{1}{2}$ „
„ 1 „ „ 20 „

und für jede weitere volle Stunde mit 15 Silbergr. bezahlt, die Bruchtheile der Stunden wie vorstehend berechnet;

b) die einspännigen Wagen werden:

für $\frac{1}{4}$ Stunde mit 5 Silbergr.
„ $\frac{1}{2}$ „ „ $7\frac{1}{2}$ „
„ $\frac{3}{4}$ „ „ 10 „
„ 1 „ „ $12\frac{1}{2}$ „

jede folgende Stunde aber mit 10 Silbergr. bezahlt, und der Bruchtheil wie vorstehend berechnet.

§ 27.

Jede nachgewiesene Ueberschreitung dieses Tarifs zieht die Entziehung des Aufstellungsscheins für eine Zeitlang oder für immer, je nach der dabei konkurrirenden Verschuldung des Fiakerhalters, nach sich.

§ 28.

Im Fall es nötig gefunden werden sollte, die Fiakerführer durch eine besondere Kleidung auszuzeichnen, sind die Fiakerhalter verpflichtet, denselben diese Kleidung auf ihre Kosten zu beschaffen.

Aachen, den 27. Mai 1839.

Königliche Polizei-Direktion:
v. Lüdemann.

Vergleich der Einwohnerzahl mit der Anzahl der vorhandenen Droschken in 31 deutschen Städten.

Zusammengestellt aus den statistischen Jahrbüchern für das Deutsche Reich und denen deutscher Städte.

Städte	1885 Die Zahl f. d. Droschk. sind vom Jahre 1888)	1890	1895	1900	1905 in Klammern sind d. Zahl. plus Motordr. angegeben.	1910 gewöhnliche Droschken plus Motor-droschken	*)
Berlin	1315287	1578794	1677304	1888818	2040222	2071257	E.
	4926	5488	7190	8110	7357(7530)	4718+1049	D.
Hamburg . .	471427	569260	625552	705738	800582	931035	E.
	703	645	856	1010	1127	1096+153	D.
Breslau . . .	299640	335186	373163	422709	470751	512105	E.
	758	729	736	753	734	685+49	D.
München . .	261981	349024	407307	499952	538393	596467	E.
	392	394	411	484	480	286+194	D.
Dresden . . .	246068	276522	336440	396146	514233	548308	E.
	461	470	593	593	593(527)	555+30	D.
Leipzig . . .	170340	357122	399963	456124	502570	589850	E.
	448	450	492	522	522	511+34	D.
Köln	161401	281681	321564	372529	428413	516527	E.
	262	264	279	353	336(361)	319+37	D.
Frankfurt a. M.	154513	178985	229279	288989	331951	414576	E.
	353	371	371	357	347(356)	322+52	D.
Königsberg .	151151	161666	172796	189483	219862	245994	E.
	97	110	95	150	150	182+10	D.
Hannover . .	139731	163593	209535	235649	250032	302375	E.
	140	174	174	167	183(189)	183+38	D.
Stuttgart . .	125901	139817	154321	176699	249443	286218	E.
	87	85	82	84	98	73+70	D.
Düsseldorf. .	115190	144642	175985	213711	233099	358728	E.
	66	80	80	155	160(180)	98+48	D.
Nürnberg . .	114891	142590	162386	261081	294344	333142	E.
	74	70	65	78	92(94)	64+45	D.
Danzig . . .	114805	120338	125605	140563	159685	170337	E.
	57	80	?	72	61	61+11	D.
Magdeburg .	114291	202230	214424	229667	240661	279629	E.
	110	110	110	98	105(108)	88+11	D.
Straßburg i. E.	111987	123500	135608	151041	167345	178891	E.
	122	123	169	154	152	146+10	D.
Elberfeld . .	106499	125899	139332	156966	162682	170195	E.
	11	20	?	7	5	2+18	D.
Altona. . . .	104717	143249	148944	161501	168301	172628	E.
	91	92	95	92	95	29+49	D.
Aachen . . .	95725	103470	110551	135245	143900	156143	E.
	94	77	75	66	71	75+2	D.

*) E. = Einwohnerzahl. D. = Droschkenzahl.

Fortsetzung nächste Seite.

Städte	1885 (Die Zahl. f. d. Droschk. sind vom Jahre 1888)	1890	1895	1900	1905 in Klammern sind d. Zahl. plus Motordr. angegeben.	1910 (gewöhnl. Droschken plus Motor-droschken)	*)
Braunschweig	85174	101047	115138	128226	136423	143552	E.
	54	55	55	30	34	34+8	D.
Halle a. S.	81982	101401	116304	156669	169899	180843	E.
	78	68	62	73	78(79)	23+4	D.
Augsburg . .	65905	75629	81908	89170	93882	102487	E.
	85	46	22	33	28	21+3	D.
Mainz . . .	66321	72059	76946	84251	91215	110634	E.
	60	63	66	82	71	59+6	D.
Cassel	64083	72477	81752	106034	120446	153196	E.
	44	35	28	30	32	31	D.
Erfurt	58386	72360	78177	85202	98847	111463	E.
	30	31	16	16	14	33+4	D.
Görlitz. . .	55702	61135	70175	80931	83722	85806	E.
	68	52	52	46	53	49+2	D.
Lübeck . . .	55399	63590	69874	82098	91501	98656	E.
	43	41	44	45	36	41+3	D.
Würzburg. .	55010	61039	68747	75499	80220	84496	E.
	67	?	67	66	63	53	D.
Frankfurt a. O.	55085	54738	59161	61852	64291	68277	E.
	62	66	63	45	46	43	D.
Kiel	51706	69172	85666	107977	163685	211627	E.
	40	33	?	49	80(82)	?	D.
Potsdam . . .	50877	54125	58555	59796	61373	62243	E.
	112	143	153	100	94(97)	66+2	D.

*) E. = Einwohnerzahl. D. = Droschkenzahl.

Diese Städte sind beliebig ausgewählt worden; in den kleineren Städten verschiebt sich das Verhältnis immer mehr; ferner ist in verschiedenen Städten mit einer Einwohnerzahl über 50000 überhaupt kein öffentlicher Droschkenbetrieb vorhanden, z. B. in München-Gladbach, Hildesheim, Kaiserslautern, Mühlheim a. Rh.. Remscheid.

Berliner Pferdedroschken.

Von den Unternehmern hatten am Anfange des Jahres Droschken:

Jahr	1 Droschke	2—5	6—10	11—15	16—20	21—30	31—40	41—50	51—60	über 60
	in Berlin:									
1901	1685	707	126	64	43	39	15	8	2	1
1902	1633	688	135	64	46	37	17	7	2	1
1903	1586	682	136	69	42	37	17	7	3	1
1904	1567	651	135	67	42	38	16	9	3	1
1905	1630	605	141	74	41	41	15	8	3	2
1906	1499	511	128	71	45	41	12	7	3	2
1907	1517	557	119	72	44	37	15	5	3	3
	in Charlottenburg:									
1906	136	66	4	3	1	—	—	—	—	—
1907	169	73	7	6	1	—	—	1	—	1

Einige Eröffnungsdaten deutscher Strassenbahnen.

(Zusammengestellt aus dem statist. Jahrbuch deutscher Städte.)

1865	1866	1868	1872	1873	1874
Berlin	Hamburg	Stuttgart	Frankfurt a. M.	Danzig	Elberfeld
			Leipzig	Ütersen	
			Dresden		
			Hannover		
Wien		Brüssel	Petersburg		
			Konstantinopel		
			Nizza		

1875	1876	1877	1878	1879	1880
Barmen	Düsseldorf	Karlsruhe	Altona	Pyrmont	Chemnitz
Wiesbaden	Augsburg	Köln	Mannheim	Stettin	Potsdam
	Bremen	Kassel	Strassburg		Aachen
	Metz	Magdeburg	Ingolstadt		Posen
	München	Breslau			

1881	1882	1884	1885	1886	1887
Lübeck	Görlitz	Offenbach	Heidelberg	Schönebeck	Coblenz
Königsberg	Halle	Crefeld	Spiegeroog	Wiesloch	Halberstadt
Dortmund	Mülhausen i. E	Erfurt			
Kiel	Cöpenick	Mainz			
Nürnberg					
Braunschw.					
Duisburg					
Bremerhaven					
Rostock					
Flensburg					
Schwerin					

1888	1889	1890	1891		
Bromberg	Riesa	Bonn	Friedrichshagen		
Wittenberg		Schleswig			
Oldenburg		Thorn			
		Trier			
		Würzburg			

Der Übergang zum elektrischen Betrieb in Deutschland.

(Aus dem statist. Jahrbuch deutscher Städte zusammengestellt.)

1881	1884	1891	1892	1893	1894	1895
Gross-Lichterfelde	Frankfurt a. M.	Halle	Gera	Dresden	Dortmund	Hagen i. W.
			Bremen	Hannover	Hamburg	Königsbg.
				Remscheid	Lübeck	München
				Breslau	Erfurt	Straßburg
				Essen	Barmen	Berlin
				Chemnitz	Plauen i. V.	Stuttgart
					Bochum	Elbing
					Zwickau	Gelsenkirchen
					Mülhausen i. E.	

1896	1897	1898	1899	1901	1903
Düsseldorf	Oberhaus.	Liegnitz	Magdebg.	Freiburg i. Br.	Cöln
Elberfeld	Stettin	Karlsruhe	Stralsund	Münster i. W.	
Altona	Mülheim a. Rh.	Augsburg	Weimar		
Spandau	Charlottenburg	Coblenz			
Kiel	Darmstadt	Cassel			
Leipzig	Posen	Schandau			
Bromberg	Görlitz	Bremerhaven			
Nürnberg-Fürth	Braunschweig	Hamm i. W.			
Danzig	Duisburg				
Aachen	Frankfurt a. O.				
Wiesbaden	Ulm				
Ludwigshafen a. Rh.	Wandsbeck				
Hamburg					

Elektrische Bahnen 1890—1902 in Nord-Amerika.

Betriebsart	1890		1902		Prozent. Zunahme	
	Zahl der Gesellschaften	Eingleisige Strecke km	Zahl der Gesellschaften	Eingleisige Strecke km	Zahl der Gesellschaften	Eingleisige Strecke km
Elektrische Bahnen	126	2019,152	747	35072,112	492,9	+1637,0
Pferde- „	506	9058,304	67	414,56	86,8	—95,4
Kabel- „	55	781,296	26	385,104	52,7	—50,7
Dampf- „	74	1138,08	9	271,376	87,8	—76,2
Summe	761	12996,832	849	35143,152	11,6	+178,1

II. Nord-Amerika: Zahl der Gesellschaften,

geordnet nach der Länge ihrer Linien.

Streckenlänge km	1890		1902	
	Zahl der Gesellschaften	Streckenlänge km	Zahl der Gesellschaften	Streckenlänge km
über 16	557	3687,184	394	3131,456
16—32	99	2165,472	219	5038,304
32—48	16	640,624	76	3005,664
48—64	7	402,784	34	1916,528
64—80	4	284,864	25	1787,280
80—96	2	162,512	16	1428,576
96—112	2	208,528	12	1256,352
112—128	1	122,368	7	851,936
128—144	1	135,072	6	824,480
144—160	—	—	3	443,392
über 160	2	381,840	25	6958,560
Summe	691	8191,248	817	26642,528

II. New-York.

Zunahme der Bevölkerung und des Verkehrs:

	Bevölk.	in %	Gesamtfahrten	in %
1860—70	303524	25	97753000	192,3
1870—80	435395	29,3	138918000	94,5
1880—90	695716	36,4	312913000	108,8
1890—1900	829788	31,8	245939000	40,9
1900—1910	1329681	38,7	684909000	80,9

III. New-York.

Zahl der Fahrten pro Kopf der Bevölkerung:

im Jahre	1860	43 Fahrten
„ „	1870	100 „
„ „	1880	150 „
„ „	1890	230 „
„ „	1900	246 „
„ „	1910	321 „

Ungarn. Die Entwicklung der ungarischen Stadt- und Strassenbahnen 1892—1910.

Jahr	Anzahl der Bahnen	Bahnlänge in km	Anzahl der Fahrbetriebsmittel		Anzahl der	
			Personen-Wagen	Last-Wagen	Fahrten	beförderten Personen
1892	18	158,6	520	107	2091962	34502389
1897	24	219,2	652	107	4237829	60579036
1902	26	258,9	954	137	5877031	81433521
1905	27	279,7	1101	106	6766640	99534166
1906	27	283,7	1146	107	8075357	115375993
1907	28	306,8	1296	135	8329843	131067929
1908	28	321,2	1385	119	9017075	147391558
1909	26	309,6	1434	113	9566729	169350480
1910	27	326,5	1469	129	10523353	193534484

Sämtliche Bahnen bilden das Eigentum von A.-G., nur Budapest betreibt eine Pferdebahn.

Wien:

Jahr	Einwohnerzahl in Mill.	Beförderte Personen in Millionen.			
		Stadtbahn	Strassenbahn	Omnibusse	Gesamtverkehr
1885	1,365	—	70,5	—	—
1902	1,717	33,8	145,0	17,8	201,0
1903	1,753	32,0	158,8	—	—
1904	1,790	29,9	172,0	—	—
1905	1,891	29,6	181,8	—	—
1906	1,931	31,1	199,4	14 9	251,5
1907	2,000	33,7	216,9	13,9	272,5

Italien.

1900: 73 Strassenbahngesellschaften in Italien, die 3306 km Strassenbahnen betreiben. Viele dieser Gesellschaften sind mit ausländischem Kapital gegründet; besonders in der Lombardei und Piemont sind deutsche Kapitalien investiert. Sehr stark dienen hier die Strassenbahnen auch dem Güterverkehr.

1907: 344 Strassenbahngesellschaften mit 4320 km. 25,7 % in elektrischem Betrieb, die Zahl der Angestellten im selben Jahre 19600.

	Betriebslänge in km	Beförderte Personen in Mill.	Einnahmen in Mill. Lire
Mailand	95	109,6	9,4
Rom	72	95,6	5,2
Florenz	154	20,1	2,6
Neapel	121	45,0	6,1
Genua	94	48,8	6,4
Bologna	39	11,8	1,1
Palermo	35	11,9	1,2
Livorno	25	5,9	0,8

(die erste elektr. Strassenbahn war die zwischen Florenz und Fiesole 1890.) aus: Elektr. Kraftbetriebe und Bahnen 1909.

Paris: Untergrundbahn.

Betrieb eröffnet	Länge in km	Baukapital		Einnahme auf 1 km bef. Pers. in Mill. M.	Einnahme auf 1 Person Pfg.
		insgesamt in M.	auf 1 km Doppelgleis Mill. M.		
1900	3622	108 140 000	3,7	4,0	12

Betriebsergebnisse holländischer elektrischer Bahnen im Jahre 1911.

Bahn	Einwohnerzahl in Tausend	Anzahl der Fahrgäste in Millionen	Einnahmen Tausend Mark	Betriebslänge in km	Fahrten pro Kopf	Einnahme pro Fahrgast in M.
Amsterdam .	581	78,52	6440	136,3	135	0,082
Arnheim . . .	65	1,28	176	22,6	20	0,138
Haag	289	33,32	3440	100,9	114	0,104
Groningen .	77	2,15	198	15,0	28	0,092
Harlem . . .	70	2,63	217	13,0	38	0,083
Leiden	76	—	—	22,5	—	—
Nymwegen .	57	0,64	—	9,2	11	—
Rotterdam .	469	29,86	2710	108,5	64	0,091
Utrecht . . .	121	4,74	402	30,5	39	0,085

Bevölkerung und elektrische Strassenbahnen in Deutschland und Russland. Vergleich vom Jahre 1908.

(Aus dem Jahrbuch der deutschen Strassen- und Kleinbahnzeitung von 1911).

	Deutschland	Asiatisches und europäisches Russland
Flächeninhalt in qkm	540770	22000000
Einwohner insgesamt	64900000	155000000
Einwohner auf 1 qkm	120	7
Städte mit 25000 und mehr Einwohnern	170	100
Elektrische Bahnen vorhanden	214	38
Von allen Städten über 25000 Einwohnern besitzen elektrische Bahnen . . .	alle	38%

Russland.

„Die Gründungsgeschichte mehrerer dieser Bahnen greift vielfach 10 und mehr Jahre zurück, und es waren bis zur Verwirklichung nicht nur technische, sondern auch oft wirtschaftliche Fragen der schwierigsten Art zu lösen. —

Die Verwaltungen der grossen Städte hatten nach den ersten Jahren ihrer kulturellen Entwicklung einerseits noch erhebliche innere Schwierigkeiten, um andere öffentliche Einrichtungen, wie Wasserleitung, Kanalisation, Pflasterung, Feuersicherheitswesen etc. einzurichten, und andererseits sind es die klimatischen Verhältnisse, welche ganz besondere Ausführungen für ein modernes Verkehrsmittel erheischten und es mit sich brachten, dass die Konzessionen an Unternehmungen vergeben wurden. Die Stadtverwaltungen waren zufrieden, an den Gewinnen dieser Unternehmungen teilzunehmen bezw. den Bürgern der Städte überhaupt Verkehrsmittel zu schaffen.

Die grossen Ausdehnungen der Gouvernementshauptstädte und die vielfach schwierigen Terrainverhältnisse einerseits, sowie die langen strengen Winter und das rege Bedürfnis der Russen, auch kleine Strecken mittels Fuhrwerk zurückzulegen andererseits, brachten aber bald einen regen Verkehr, bezw. gute Einnahmen mit sich, und man sieht auf den russischen elektrischen Bahnen selten schlecht besetzte Wagen. Die meisten dieser Bahnen zeigen recht erhebliche kilometrische Einnahmen, und wenn auch der Betriebskoeffizient bei manchen Anlagen ein recht ungünstiger ist, so liegt dies weniger an den örtlichen Verkehrsverhältnissen als vielmehr an den ungesunden Überfinanzierungen dieser Bahnen. Bemerkenswert in den grossen russischen Städten ist auch die Beeinflussung der gesamten Verkehrsverhältnisse durch die Einführung elektrischer Bahnen. Es wurde vielfach befürchtet, dass der so beliebte „Iswoschtschik" durch die elektrischen Bahnen leiden oder ganz verschwinden wird. Aber gerade das Gegenteil konnte meistens festgestellt werden. Das Verkehrsbedürfnis ist gestiegen, der „Iswoschtschik" konnte nicht nur neben der Bahn bestehen, sondern deren Anzahl und Einnahmen nahmen noch zu.

Durch die elektrischen Bahnen wurden oft entlegenere Stadtteile aufgeschlossen und dem Verkehrszentrum der Städte näher gebracht. Die Bevölkerung der Städte gewöhnt sich rasch an das schnellere und billigere Verkehrsmittel und viele arme Leute, die früher den Fahrpreis von 15—20 Kopeken für eine Droschkenfahrt nicht bezahlen konnten, bilden jetzt die Hauptkundschaft der städtischen Strassenbahnen. Nur so ist es zu verstehen, dass die Entwicklung der elektrischen Bahnen mit Riesenschritten vorwärts schritt, und dass der Umfang derselben demjenigen anderer Länder nicht mehr (allzu sehr) nachsteht."

Russland.

Es bestanden	In den Jahren 1897	1898	1899	1910
Elektrische Bahnen	3	4	5	38
Streckenlänge, km	14,75	30,7	40,7	405
Motorwagen, Anzahl	48	65	95	2118

Ort	Eigentümer
* Astrachan	A.-G. der Astrachaner Trambahnen.
† Charkow	Stadtverwaltung.
Jaroslaw	Soc. Gén. de Tramways et d'Applications d'électricité (Belgien).
Jekaterinodar . . .	Soc. Gén. de Tramways et d'Applications d'électricité (Belgien).
* Jekaterinoslaw . .	A.-G. (russische).
* „ . .	Stadtverwaltung.
Jelisawetgrad . . .	A.-G. (russische).
Kasan	A.-G. „
† Kiew	A.-G. „
Krementschug . . .	Soc. Gén. etc. (s. Jaroslaw).
* Kidowosk	Verwaltung der kaukasischen Mineralbäder
* Kursk	A.-G. (russische).
* Libau	Société continentale de traction par l'électricité (Belg.)
† Lodz	A.-G. (russische).
† „	Vorortbahn des Konsortiums der Lodzer Fabrikanten.
* Moskau	Stadtgemeinde.
* „	A.-G. (russische).
* Nishni Nowgorod	A.-G. „
Petersburg	Stadtgemeinde
Orel	A.-G. (russische).
* Pjatigorsk	Verwaltung der kaukasischen Mineralbäder.
† Riga	A.-G. der Rigaer Trambahnen.
Shitomir	A.-G. (russische).
Sewastopol	A.-G. „
† Smolensk	Soc. Gén. etc. (s. Jaroslaw).
* Tiflis	A.-G. (russische).
Tver	A.-G. „
* Varschau	A.-G. „
* Vitebsk	A.-G. „
* Vladikawkas . . .	A.-G. „

* = erbaut vom Siemens-Schuckert-Werke-Conzern, Deutschland.
† = erbaut von der A. E. G., Deutschland.

Die Strassenbahnen von Baku, Cherson, Dünaburg, Helsingfors, Saratow und Wilna sind mangels näherer Angaben nicht aufgenommen.

Die Strassenbahnen in Australien und Tasmanien.

Zahlen vom 1. Juli 1909 bis 30. Juni 1911.

	Kilowattstunden in Tausenden	Betr.-Länge km	Zahl der gefahr. Wagenkm in Tausenden	Zahl der beförd. Reisenden in Tausenden	Anlagekapital	Einnahmen	Betriebsausgaben	Zahl der Wagen	Zahl d. Angest.
1. Neusüdwales	45611	180	31276	187537	4248170	1094861	890882	946	6074
2. Viktoria	2314	63	3107	7889	275458	54727	40087	97	317
3. Queensland	5441	50	5674	32419	—	214265	—	119	654
4. Südaustralien	4227	47	4571	23647	866732	168818	123445	100	778
5. Westaustralien	3952	80	3709	13580	1018548	144320	98236	101	366
6. Tasmanien	749	14	789	2772	90824	27502	15682	25	105
Zusammen	62294	434	49126	267844	6499732	1704493	1168332	1388	8294

Die elektrischen Strassenbahnen in Japan.

Jahr	Zahl der Gesellsch.	Eingezahltes Kapital Mill. Yen	Länge der Linien in Meilen im Betrieb	im Bau	Frequenz Millionen Fahrgäste	Gewinnanteile Mill. Yen
1910	34	94 380	363,6	180,44	325,066	8,119
1911	40	160 879	431,5	221,05	395,666	8,987

(1 Yen = 2,09 M.; 1 Meile = 1,609 km).

In China existierte bis **1913** auf rein chinesischem Gebiet nur eine Strassenbahn, nämlich diejenige für die Chinesenstadt Tientsin, welche vor etwa 7—8 Jahren von deutschen Werken durch einen Brüsseler Finanzkonzern geliefert worden ist. Es besteht dann noch seit 1905 eine in Schanghai und ausserdem eine in Hongkong, die aus England bezogen ist.

Vergleich der Bahnen der 4 Weltstädte, im Jahre 1911.

Bezeichnung	Berl. elektr. Strass.-bahn Berlin-Charlottenbg. „Grosse Berliner", Westl., Südl. u. Nordöstl. Berl. Vorortbahnen, Berl. elektr. Strb., Städt. Strb. Berlin	Brooklyn Rapid Transit Co. Brooklyn Union Elevated Co.	Strassenbahn Philadelphia.	Strassenbahn Chicago
Anlagekapital M	199 988 000	436 278 000	407 572 000	390 841 000
Gleislänge km	808,94	896,74	1 009,88	728,87
Personenwagen	3 292	2 985	3 435	2 014
Dienstwagen	69	457	393	—
Anzahl d. beförd. Personen Mill.	543,233	451,005	432 884	334 769
Wagenkm Mill.	127,96	89,38	114,16	92,05
Betriebsausg. M	33 644 000	31 236 000	55 226 000	50 875 000
Betriebseinn. M	53 926 000	55 931 000	86 573 000	72 057 000
Überschuss M	20 282 000	24 695 000	31 347 000	21 182 000
Betriebskoeff. %	62,3	55,6	63,7	70,6
Einnahme für 1 Wagenkm M	0,42	0,62	0,75	0,78
Ausgaben für 1 Wagenkm M	0,26	0,34	0,48	0,55
Personen auf 1 Wagenkm	4,2	5,0	3,7	3,6
Personen auf 1 Gleiskm	671 500	502 900	428 600	459 200
Einw. i. Einflussbereich Mill.	3,7	2,1	1,5	2,1
Fahrten auf 1 Einwohner	146,8	214,7	288,5	159,4

Schiffsverkehr innerhalb einer Stadt.

Es wurden Personen befördert in:

	1908	1910
Hamburg	28 278 841	31 304 553
Berlin	2 670 908	2 608 476
Cöln a. Rh.	2 189 934	2 236 230
Düsseldorf (Dampffährbetrieb)	1 000 453	1 553 946
Strassburg i. E.	3 450	—
Ludwigshafen a. Rh.	669 907	—

Zahlungen der priv. Strassenbahnen an die Stadtkasse. 1910.

Städte	Zahlungen an die Stadtkasse für: Benutz. d. Strass. [Konzessm. Abg.]	Pflast. u. Unterhaltung der Str.	Verbreiterung von Strassen	Str.-Reinigung u. Schneeabfuhr
Berlin	3 960 305	46 538	—	96 125
Bremen	167 000	57 986	—	12 000
Breslau	527 657	30 787	—	12 523
Charlottenburg	140 435	—	—	2 325
Duisburg	56 577	—	—	3 708
Essen	—	15 806	—	462
Hamburg	1 833 824	235 589	28 301	—
Hannover	271 519	—	—	18 228
Kiel	34 422	—	—	—
Leipzig	396 159	157 782	63 124	148 571
Magdeburg	96 894	—	—	407
Neukölln	46 070	24 212	—	—
Stettin	39 200	29 192	—	—
Stuttgart	112 600	10 000	—	13 088
Aachen	9 000	8 194	—	—
Altona	222 439	225	34 000	1 955
Barmen	19 982	8 651	—	—
Berlin-Schöneberg	53 721	12 391	—	—
Berlin-Wilmersdorf	15 764	129 844	—	4 313
Bochum	—	2 488	—	—
Braunschweig	—	—	—	1 000
Cassel	10 729	—	—	3 226
Crefeld	—	—	—	—
Danzig	32 199	—	—	—
Elberfeld	18 901	9 105	—	—
Erfurt	11 563	—	—	—
Gelsenkirchen	7 648	—	—	—
Halle a. Saale	43 450	9 137	3 300	—
Mülheim a. Ruhr	—	3 750	—	—
Plauen	3 000	—	—	—
Posen	49 063	1 149	—	ca. 10 000
Saarbrücken	17 488	—	—	4 000
Strassburg i. E.	9 772	28 134	—	—
Wiesbaden	—	13 980	—	620
Bromberg	2 729	—	—	—
Coblenz	6 596	—	—	—
Dessau	—	—	—	—
Elbing	—	—	—	—
Frankfurt a. O.	16 371	—	—	—
Fürth	30 475	1 607	—	—
Görlitz	—	—	—	—
Harburg	13 215	—	—	—
Heidelberg	—	—	—	2 500
Herne	—	—	—	—
Liegnitz	15 278	2 998	—	—
Linden i. H.	62 102	—	—	4 644
Mülhausen i. E.	1 920	—	—	—
Mülheim a. Rhein	5 000	—	—	—
Oberhausen	201	1 582	—	—
Rostock	8 690	3 606	—	—
Würzburg	3 176	—	—	—
Zwickau	8 073	9 625	—	4 305

Die hauptsächlichsten kommunalen Strassenbahnen.

Aus dem statist. Jahrbuch deutscher Städte zusammengestellt.) Vor allem Städte der Grössenklassen 50000 bis über 200000 Einwohner).

In Besitz und Verwaltung eigner Strassenbahnen kamen:

1892	1894	1895	1896	1897
* Düsseldorf Naumburg	Barmen Boehum Lübeck	Königsberg * München	Elberfeld	Darmstadt Mülheim a. Rh. Oberhausen Ulm Solingen
1898	**1899**	**1900**	**1901**	**1902**
* Frankfurt a. M. Hamm i. W.	Graudenz Witten Halle	Bielefeld * Cöln Mannheim M.-Gladbach	Freiburg i. Br. Münster i. W. Crefeld	Colmar Breslau Duisburg * Bonn Ludwigshaf. a. Rh. Nürnberg
1903	**1904**	**1905**	**1906**	**1907**
Karlsruhe * Metz Kottbus Marburg	* Mainz * Potsdam	* Dresden Trier Hildesheim	* Dortmund * Hagen i. W. Osnabrück Wiesbaden	Offenbach Flensburg
1908	**1909**	**1910**	**1911**	
* Berlin Chemnitz Augsburg * Lübeck * Remscheid Schwerin	* Spandau Giessen Regensburg	Baden-Baden Stolp Hamborn Brandenburg a. H.	Pforzheim Köslin Neuss	

*) Diese Städte haben die Bahnen von Privatgesellschaften erworben. Zwei der Städte, Dortmund und München, haben den Ablauf der Konzession abgewartet, die übrigen haben ihre Bahnen im freihändigen Ankauf erworben. (Ausgenommen die Städte, von denen die in ihrem Besitze befindlichen Bahnen selbst gebaut worden sind).

Strassenbahnen, im Besitze der Stadt, an eine Akt.-Ges. verpachtet in:

Königsberg	Halle	Essen	Saarbrücken
Berl.-Schöneberg	Hildesheim	Elberfeld	Ludwigshf. a. Rh.
„ -Wilmersdorf	Wiesbaden	Solingen	Hof
Steglitz	Crefeld	Mülheim a. Rh.	Ulm

Verkehrsverhältnisse und finanzielle Ergebnisse verschiedener Stadtschnellbahnen im Jahre 1905.

	Beförd. Reisende auf das km Bahnlänge Mill.	Vorhandenes Anlagekapital Mill. M.	Die Betriebsüberschüsse reichen zu 5% Verz. für ein Anlagekapital von Mill. M.	Vorhand. Durchschnittseinnahme v. Reisenden Pf.	Bei gleichem Verk. müsste zu 5% Verz. des vorhand. Anlagekapit. die Durchschnittseinn. betragen Pf.
Liverpooler Hochbahn . .	0,8	2,0	0,6	15	25
Berliner Hoch- und Untergrundbahn	2,8	3,0*	2,4	12,4	13,5
Chicagoer Hochb., Südseite	2,1	3,2	2,5	21	23
„ „ Westseite	1,3	3,9	2,0	21	29
„ „ Oakstr. .	1,0	4,4	1,5	21	36
Pariser Untergrundbahn .	5,0	4,5	6,0	11,7	—
New-Yorker Manhattanhochbahn	3,0	4,8	3,9	19,5	21
Lond. City- u. Südtiefbahn	1,9	4,8	3,2	16	21
„ Centraltiefbahn . .	4,3	7,5	6,0	16,3	18
Mersey-Tunnelbahn . . .	1,1	13,5	—	18	79
Londoner Waterloo u. City-Tiefbahn	1,9	5,0	3,0	15,2	20

England. Das erste Jahrzehnt stadteigener Betriebe.

Von den 176 Strassenbahnen im Besitze von Stadtverwaltungen werden 84 selbst von diesen betrieben. Diese hatten Ergebnisse:

	1899	1909
Anzahl der Betriebe	6	84
Gleislänge in km	84	3900
Anzahl der Wagen	197	7986
Wagenkm in Mill.	5,4	320
Beförderte Fahrgäste in Mill.	38,4	1933
Anlagekapital in Mill. M.	14,2	825
Einnahmen in Mill. M.	3,6	179
Ausgaben in Mill. M.	2,3	112
Betriebskoeffizient in %	63	63
Nettoüberschuss nach Abzug von Zinsen, Steuern und Abschreibungen in Mill. M.	0,67	19,9

Die Anstellungsverhältnisse aller Angestellten sind günstiger als bei Privatunternehmungen.

1909. Arbeitsverhältnisse des Personals.

Anzahl der Betriebe	Es besteht ein Arbeitsvertrag			Eine Abschrift befindet sich in den Händen des Personals		
	ja	nein	ohne Angabe	ja	nein	ohne Angabe
	in Betrieben			in Betrieben		
141	110	24	7	75	25	10

Dauer der Kündigungsfrist					Höhe der Kaution				
keine	bis 7 Tage	von 8 bis 14 Tage	über 14 Tage	ohne Angabe	keine	bis 50 M.	von 51 bis 100 M.	über 100 M.	ohne Angabe
in Betrieben					in Betrieben				
—	6	108	23	4	10	21	85	15	10

Urlaubsgewährung. 1909.

Anzahl der Betr.	Urlaub wird gewährt					Die Höchstgrenze des Urlaubs wird erreicht					
	keiner	bis 5 Tage	bis 10 Tage	über 10 Tage	ohne Angabe	nach 5 Jahren	nach 10 Jahren	nach 15 Jahren	nach 20 Jahren	nach 25 Jahren	ohne Angabe
	in Betrieben					in Betrieben					
141	39	49	48	4	3	47	28	19	2	3	2

Urlaubsskalen einzelner Verwaltungen.

Grosse Leipziger Strassenbahn		Ingolstädter Strassenbahn		Stuttgarter Strassenbahn		Zittauer Strassenbahn	
im Dienstjahr	Anzahl der Tage	im Dienstjahr	Anzahl der Tage	im Dienstjahr	Anzahl der Tage	im Dienstjahr	Anzahl der Tage
2	3	3	3	4	2	5	1
4	5	10	4	11	4	10	2
20	7	20	5	15	5	15	3
—	—	—	—	20	6	20	4
—	—	—	—	25	7	25	5
—	—	—	—	—	—	30	6

1909.

Anzahl der Betriebe	Betriebskrankenkasse			Pensionskasse		
	ja	nein	ohne Angabe	ja	nein	ohne Angabe
	in Betrieben			in Betrieben		
141	49	86	6	35	96	10

Arbeiterausschuss			Lokalvereine			Das freie Koalitionsrecht ist durch Vertrag verboten		
ja	nein	ohne Angabe	ja	nein	ohne Angabe	ja	nein	ohne Angabe
in Betrieben			in Betrieben			in Betrieben		
56	72	13	62	67	12	28	92	21

Löhne für Fahrer im Deutschen Strassenbahnbetriebe (1909).

	Pro Monat im Dienstjahre																						Höchstgehalt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	nach Jahr.	
	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰	ℳ ₰		ℳ ₰
Kommunalbetriebe.																						
Münchner Strassenbahn	140 —	140 —	140 —	150 —	150 —	150 —	160 —	160 —	160 —	170 —	170 —	170 —	180 —	180 —	180 —	190 —	190 —	190 —	200 —	200 —	28	230 —
Nürnberger „	125 —	125 —	125 —	133 33	133 33	133 33	141 66	141 66	141 66	150 —	150 —	150 —	158 33	158 33	158 33	166 66	166 66	166 66	175 —	175 —	22	183 —
Karlsruher „	113 33	113 33	121 66	121 66	130 —	130 —	138 33	138 33	146 66	146 66	155 —	155 —	163 33	163 33	171 66	171 66	180 —	— —	— —	— —	21	180 —
Freiburger „	120 83	120 83	127 50	127 50	134 16	134 16	140 83	140 83	147 50	147 50	154 16	154 16	160 83	160 83	166 66	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Mannheimer „	120 —	120 —	126 67	126 67	126 67	133 34	133 34	140 01	140 01	146 68	146 68	153 35	160 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Metzer „	112 50	120 —	125 —	125 —	130 —	130 —	135 —	135 —	140 —	140 —	145 —	145 —	150 —	150 —	155 —	160 —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Cölner „	114 —	117 —	120 —	123 —	126 —	129 —	132 —	135 —	138 —	141 —	144 —	147 —	150 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Offenbacher „	95 —	110 —	115 —	120 —	125 —	130 —	130 —	135 —	135 —	140 —	140 —	140 —	145 —	145 —	150 —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Mainzer „	105 —	115 —	115 —	120 —	120 —	125 —	125 —	130 —	130 —	135 —	135 —	140 —	140 —	145 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Frankfurt a. M. „	98 80	105 —	110 —	115 —	120 —	125 —	125 —	130 —	130 —	135 —	135 —	135 —	140 —	140 —	140 —	145 —	145 —	145 —	150 —	— —	—	— —
Barmer, B.-Berg- und B.-Schwelm Strassenbahn	105 —	108 —	111 —	114 —	117 —	120 —	123 —	126 —	129 —	132 —	134 50	137 50	139 50	142 —	145 —	— —	— —	— —	— —	— —	21	151 66
Cöpenicker „	105 83	110 83	110 83	115 83	115 83	120 83	120 83	125 83	125 83	130 84	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Dresdner „	100 —	105 —	110 —	110 —	110 —	115 —	115 —	115 —	120 —	120 —	120 —	131 36	131 36	131 36	138 33	138 33	138 33	145 —	145 —	145 —	—	— —
Darmstädter „	96 —	102 —	102 —	108 —	108 —	114 —	114 —	120 —	120 —	126 —	126 —	132 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Augsburger „	105 60	105 60	105 60	110 60	110 60	110 60	115 60	115 60	115 60	120 —	120 60	120 60	125 60	125 60	125 60	130 60	130 60	130 60	135 60	— —	—	— —
Chemnitzer „	89 —	92 —	102 —	102 —	108 —	108 —	115 —	115 —	121 —	121 —	121 —	127 —	127 —	127 —	135 —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Pirmasenser „	91 80	94 50	97 20	99 20	102 60	105 30	108 —	110 70	113 40	116 10	118 80	121 50	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Königsberger „	82 —	89 50	89 50	89 50	97 —	97 —	97 —	104 50	104 50	104 50	112 —	112 —	112 —	119 50	119 50	119 50	127 —	— —	— —	— —	—	— —
Privatbetriebe.																						
Berliner Hochbahn	130 —	130 —	130 —	136 —	136 —	136 —	142 —	142 —	142 —	148 —	148 —	148 —	154 —	154 —	154 —	160 —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Duisburger Strassenbahn	107 50	115 —	120 —	124 —	128 —	131 50	135 —	137 50	137 50	140 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Gr. Berliner „	113 50	118 50	118 50	123 50	123 50	128 50	128 50	131 50	131 50	133 50	133 50	136 50	138 50	138 50	138 50	143 50	143 50	143 50	143 50	148 50	—	— —
Strassburger „	100 —	110 —	115 —	117 50	120 —	122 50	125 —	127 50	130 —	132 50	135 —	137 50	140 —	142 50	145 —	147 50	150 —	152 50	155 —	— —	—	— —
Hamburger „	110 —	115 —	120 —	120 —	120 —	125 —	125 —	125 —	125 —	130 —	130 —	130 —	130 —	135 —	135 —	135 —	140 —	— —	— —	— —	—	— —
Heidelberger „	102 60	108 —	113 40	116 10	118 80	121 50	122 85	124 20	125 55	126 90	126 90	129 60	129 60	129 60	132 30	135 —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Essener „	100 —	108 33	112 50	112 50	116 66	116 66	125 —	125 —	133 30	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Wiesbadner „	100 33	107 —	107 —	111 16	111 16	115 33	115 33	123 66	125 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Stuttgarter „	99 —	105 —	108 —	111 —	114 —	117 —	117 —	120 —	120 —	123 —	123 —	125 —	125 —	125 —	128 —	128 —	128 —	131 —	131 —	134 —	21	139 —
Mülhausener „	99 —	102 —	105 —	108 —	111 —	114 —	117 —	120 —	123 —	126 —	129 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Gr. Leipziger „	95 —	100 —	105 —	110 —	110 —	115 —	115 —	120 —	120 —	120 —	125 —	125 —	125 —	130 —	130 —	135 —	135 —	135 —	135 —	135 —	26	145 —
Magdeburger „	90 —	95 —	100 —	105 —	110 —	115 —	120 —	120 —	120 —	125 —	125 —	125 —	130 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Casseler „	90 —	95 —	100 —	105 —	105 —	110 —	110 —	115 —	115 —	120 —	120 —	120 —	120 —	120 —	120 —	125 —	125 —	125 —	125 —	125 —	26	130 —
Posener „	97 50	97 50	97 50	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	110 —	110 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Leipziger elektr. „	91 50	96 —	100 —	100 —	103 —	103 —	106 —	106 —	110 —	110 —	110 —	116 —	116 —	120 —	120 —	126 —	126 —	126 —	133 —	133 —	21	140 —
Bremer „	90 —	95 —	105 —	105 —	105 —	105 —	105 —	110 —	110 —	110 —	110 —	110 —	115 —	115 —	115 —	115 —	115 —	120 —	120 —	120 —	28	130 —
Oberschles. Kleinbahn	95 —	95 —	97 50	100 —	100 —	105 —	105 —	107 50	110 —	110 —	120 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Waldenburger Kreisbahn	85 —	95 —	95 —	100 —	100 —	102 50	105 —	105 —	110 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Breslauer Strassenbahn	77 —	81 —	91 —	97 —	97 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	100 —	110 —	110 —	110 —	110 —	110 —	120 —	—	— —
Braunschweig. „	83 —	87 —	88 —	89 —	90 —	91 —	92 —	93 50	96 50	98 —	99 50	101 —	102 50	104 —	105 —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Danziger „	93 —	95 —	97 —	99 —	101 —	103 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —
Stettiner „	89 —	94 —	— —	96 —	97 —	98 —	99 —	100 —	101 —	102 —	103 —	104 —	105 —	106 —	107 —	109 —	110 —	111 —	112 —	113 —	—	— —
Breslauer elektr. „	75 —	80 —	80 —	90 —	90 —	95 —	95 —	100 —	100 —	105 —	105 —	110 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	— —

Löhne für Schaffner im deutschen Strassenbahnbetriebe (1909).

	Pro Monat im Dienstjahre																												Höchstgehalt	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		20		nach Jahr.	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰		ℳ	₰
Kommunalbetriebe.																																									
Münchner Strassenbahn	120	—	120	—	120	—	130	—	130	—	130	—	140	—	140	—	140	—	150	—	150	—	150	—	160	—	160	—	160	—	170	—	170	—	170	—	180	—	180	—	28	210	—
Freiburger „	120	83	120	83	127	50	127	50	134	16	134	16	140	83	140	83	147	50	147	50	154	16	154	16	160	83	160	83	166	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nürnberger „	108	33	108	33	108	33	116	66	116	66	116	66	125	—	125	—	125	—	133	33	133	33	133	33	141	66	141	66	141	66	150	—	150	—	150	—	158	33	158	33	22	166	66
Karlsruher „	108	33	108	33	116	66	116	66	125	—	125	—	133	33	133	33	141	66	141	66	150	—	150	—	158	33	158	33	166	66	166	66	176	—	175	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheimer „	110	—	110	—	116	67	116	67	116	67	123	34	123	34	130	01	130	01	136	68	136	68	143	35	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Metzer „	105	—	110	—	115	—	115	—	120	—	120	—	125	—	125	—	130	—	130	—	135	—	135	—	140	—	140	—	140	—	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Offenbacher „	95	—	105	—	110	—	115	—	120	—	125	—	125	—	130	—	130	—	135	—	135	—	135	—	140	—	140	—	145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankfurt a. M. „	98	80	105	—	105	—	110	—	115	—	120	—	120	—	125	—	125	—	130	—	130	—	130	—	135	—	135	—	135	—	140	—	140	—	140	—	145	—	—	—	—	—	—
Cölner „	99	—	102	—	105	—	108	—	111	—	114	—	117	—	120	—	123	—	126	—	129	—	132	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mainzer „	95	—	105	—	105	—	110	—	110	—	115	—	115	—	120	—	120	—	125	—	125	—	130	—	130	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Darmstädter „	96	—	102	—	102	—	108	—	108	—	114	—	114	—	120	—	120	—	126	—	126	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barmer, B.-Berg- und B.-Schwelm. Strassenbahn	95	—	98	—	101	—	104	—	107	—	110	—	113	—	116	—	119	—	121	—	123	50	126	—	128	50	131	—	133	50	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dresdner „	90	—	95	—	100	—	100	—	100	—	105	—	105	—	105	—	110	—	110	—	110	—	121	66	121	66	121	66	128	33	128	33	128	33	135	—	135	—	135	—	21	141	66
Augsburger „	90	—	90	—	90	—	95	—	95	—	95	—	100	—	100	—	100	—	105	—	105	—	105	—	110	—	110	—	110	—	115	—	115	—	115	—	120	—	—	—	—	—	—
Chemnitzer „	87	—	90	—	93	—	93	—	99	—	99	—	105	—	105	—	111	—	111	—	111	—	117	—	117	—	117	—	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pirmasenser „	86	40	89	10	91	80	94	50	97	20	99	90	102	60	105	30	108	—	110	70	113	40	116	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöpenicker „	87	50	87	50	92	50	92	50	97	50	97	50	102	50	102	50	107	50	107	50	112	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Königsberger „	75	—	82	50	82	50	82	50	90	—	90	—	90	—	87	50	97	50	97	50	105	—	105	—	105	—	112	50	112	50	112	50	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Privatbetriebe.																																										
Berliner Hochbahn	114	—	114	—	114	—	120	—	120	—	120	—	126	—	126	—	126	—	132	—	132	—	132	—	138	—	138	—	138	—	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Essener Strassenbahn	100	—	108	33	112	50	112	50	116	66	116	66	125	—	125	—	133	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duisburger „	100	—	105	—	109	—	112	—	115	—	117	50	120	—	122	50	122	50	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wiesbadener „	100	33	107	—	107	—	111	16	111	16	115	33	115	33	123	66	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strassburger „	95	—	105	—	110	—	112	50	115	—	117	50	120	—	122	50	125	—	127	50	130	—	132	50	135	—	137	50	140	—	142	—	145	—	147	50	150	—	—	—	—	—	—
Gr. Berliner „	100	—	105	—	105	—	110	—	110	—	115	—	115	—	118	—	118	—	120	—	120	—	123	—	125	—	125	—	125	—	130	—	130	—	130	—	130	—	135	—	—	—	—
Heidelberger „	94	50	99	50	105	30	108	—	110	70	113	40	114	75	116	10	117	45	118	80	118	80	121	50	121	50	121	50	124	20	126	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburger „	95	—	100	—	105	—	105	—	105	—	110	—	110	—	110	—	110	—	115	—	115	—	115	—	115	—	120	—	120	—	120	—	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stuttgarter „	99	—	102	—	105	—	105	—	108	—	108	—	111	—	111	—	114	—	114	—	114	—	117	—	117	—	117	—	120	—	120	—	120	—	123	—	123	—	126	—	21	129	—
Mühlhausener „	90	—	93	—	96	—	99	—	102	—	105	—	108	—	111	—	114	—	117	—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gr. Leipziger „	85	—	90	—	95	—	100	—	100	—	105	—	105	—	110	—	110	—	110	—	115	—	115	—	115	—	120	—	120	—	125	—	125	—	125	—	125	—	125	—	26	135	—
Waldenburger Kreisbahn	85	—	95	—	95	—	100	—	100	—	102	50	105	—	105	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremer Strassenbahn	90	—	95	—	95	—	100	—	100	—	100	—	100	—	105	—	105	—	105	—	105	—	105	—	110	—	110	—	110	—	110	—	110	—	115	—	115	—	105	—	28	125	—
Magdeburger „	90	—	90	—	90	—	95	—	95	—	95	—	100	—	100	—	100	—	105	—	105	—	105	—	110	—	110	—	110	—	115	—	115	—	115	—	120	—	—	—	—	—	—
Oberschles. Kleinbahn	85	—	85	—	85	—	90	—	90	—	95	—	95	—	97	50	100	—	100	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Casseler Strassenbahn	90	—	90	—	90	—	90	—	95	—	95	—	95	—	95	—	95	—	95	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	105	—	105	—	105	—	105	—	105	—	26	110	—
Posener „	87	50	87	50	87	50	90	—	90	—	90	—	100	—	100	—	100	—	100	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leipziger elektr. „	81	50	86	—	90	—	90	—	93	—	93	—	96	—	96	—	100	—	100	—	100	—	106	—	106	—	110	—	110	—	116	—	116	—	116	—	123	—	123	—	21	130	—
Breslauer „	72	—	76	—	81	—	87	—	87	—	90	—	90	—	90	—	90	—	90	—	90	—	90	—	90	—	90	—	100	—	100	—	100	—	100	—	100	—	105	—	—	—	—
Braunschweig. „	77	50	81	—	82	—	83	—	84	—	85	—	86	—	87	—	88	—	89	—	90	—	91	—	92	—	93	—	94	—	95	—	96	—	97	—	98	—	99	—	21	100	—
Danziger „	75	—	77	—	79	—	81	—	83	—	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stettiner „	75	—	80	—	81	—	82	—	83	—	84	—	85	—	86	—	87	—	88	—	89	—	90	—	91	—	92	—	93	—	94	—	95	—	96	—	97	—	98	—	28	106	—
Breslauer elektr. „	70	—	75	—	75	—	80	—	80	—	85	—	85	—	90	—	90	—	95	—	95	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Die durchschnittl. tägliche Arbeitszeit beträgt für				Zahl der Arbeitstg. pro Jahr	Kleidung wird frei geliefert
	Schaffner		Fahrer			
	Std.	Min.	Std.	Min.		
Kommunalbetrieb.						
München	9	50	8	50	320	ja
Freiburg i. B.	9	50	9	50	320	„
Nürnberg	9	—	9	—	321	nein
Karlsruhe	10	—	10	—	313	ja
Mannheim	9	30	9	30	313	„
Metz	10	30	10	30	330	„
Offenbach	8	30	8	30	325	„
Frankfurt a. M.	10	—	10	—	320	„
Cöln	9	—	9	—	325	„
Mainz	10	—	10	—	330	„
Darmstadt	10	—	10	—	320	„
Barmen	10	—	10	—	320	„
Dresden	10	40	10	40	320	nein
Augsburg	10	30	10	30	325	„
Chemnitz	11	—	11	—	304	ja
Pirmasens	10	—	10	—	330	nein
Cöpenick	10	—	10	—	330	ja
Königsberg i. Pr.	9	07	9	07	340	„
Privatbetrieb.						
Berliner Hochbahn	9	15	9	15	329	nein
Essener Strb.	10	—	10	—	325	ja
Duisburg	10	—	10	—	320	„
Wiesbaden	11	30	11	30	325	nein
Strassburg	10	—	10	—	304	ja
Gr. Berliner	10	—	9	—	313	„
Heidelberg	11	—	10	—	305	nein
Gr. Hamburger	11	30	10	30	320	ja
Stuttgart	10	15	10	15	325	„
Mülhausen i. E.	12	—	12	—	332	„
Gr. Leipziger	12	—	11	—	320	„
Waldenburg i. Schl.	12	—	12	—	325	nein
Bremen	11	—	11	—	304	ja
Magdeburg	11	—	10	—	325	„
Oberschlesische	11	30	11	30	332	„
Casseler	10	—	10	—	325	„
Posener	10	30	10	—	325	„
Leipziger elektr. Strb.	12	—	11	—	320	„
Breslauer Str.	12	—	12	—	320	„
Braunschweig	12	—	12	—	320	„
Danzig	13	—	13	—	339	„
Stettin	11	—	11	—	320	„
Breslauer elektr. Strb.	12	—	12	—	325	„

1909. Nach den Jahrbüchern des Transportarbeitervereins zusammengestellt.

Ich, Frieda Neumann, ev.-luth. Konfession, wurde am 2. Nov. 1891 zu Leipzig-Gohlis geboren. Meine Schulbildung genoss ich auf einer Bezirks-, einer höheren Bürger- und der höheren Schule für Mädchen; von Ostern 1907 bis 1911 besuchte ich ebenfalls hier in Leipzig die Realgymnasialkurse von Dr. Käthe Windscheid und erlangte Ostern 1911 vor einer Kommission an der städtischen Petrischule das Reifezeugnis. In München und Leipzig studierte ich Volkswirtschaft, Geschichte, Statistik und Englisch und hörte vor allem die Vorlesungen der Herren Professoren Brentano, Lotz, Bonn, Janssen, Stieda, Seeliger, Schmid, Förster, Biermann.

27616

END OF
TITLE